

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO 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 Enero de 1907.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

PERIÓDICO SEMANAL

Las continuadas reclamaciones que recibimos por falta de periódicos, nos han hecho pensar seriamente en establecer un sistema que evite estas faltas que se repiten en perjuicio de todos, y nuestro sobre todo.

La organización que emprendemos nos ha de llevar algún tiempo, y á fin de hacerla en debida forma y dar lugar asimismo al reparto de unas circulares y otros trabajos, nos obligan, bien á pesar nuestro, á retrasar hasta 1.º de Marzo la aparición de nuestro periódico semanalmente.

Este pequeño retraso ha de redundar en beneficio de todos y pudiera suceder que la aparición del primer número semanal coincidiera con la inauguración de un Círculo ferroviario en esta corte.

Progresemos.

Es dolorosa la impresión que nos causa ver á tantos compañeros trabajar sin aspiraciones cultas, sin ideas redentoras, sin ambiciones justas, sin anhelos de elevación que honran.

Triste impresión nos produce ver esos compañeros que, como nosotros, tienen padres, tienen esposas ó tienen seres á quienes querer, por quienes trabajan, á los que desearían ver dichosos gozar de la vida, y á quienes con su apatía, con su conformidad con los males del régimen económico en que vivimos, condenan á los padecimientos que acarrea la miseria, la falta de lo suficiente para atender á las necesidades de la propia subsistencia.

Si el mal no tuviera remedio, nos resignaríamos á cargar con la cruz pesada de la existencia; pero cuando lo más de lo malo que nos ocurre se debe á nuestra indolencia, á nuestra ignorancia ó á nuestra propia terquedad, la ira asoma á nuestro rostro enrojeciéndole, y quisiéramos tener el imán prodigioso que hiciese obrar á los demás á nuestro antojo para, por la fuerza, obligar á cada uno á cumplir con su deber mirando por su propio bien y por el de los demás.

Mas es fuerza entrar en la realidad y ser prudentes para que la irreflexión no inutilice energías que pueden sernos provechosas; es fuerza que el raciocinio se oponga á la violencia inoportuna.

No se requiere, para obtener mejoras, que nos salgamos de plácida existencia y nos dediquemos á trabajos penosos. No, nada de esto necesitamos. Lo que hace falta es que nos hagamos cargo del mal que nuestra apatía nos acarrea, y que los compañeros indolentes, apáticos, son sus propios verdugos.

Lo que precisan esas inmensas falanges de empleados, que malcomen, lo que hace falta á la clase, es sólo organizarse, unirse, formar círculos, constituir grandes y disciplinados núcleos, que lean, que razonen, que discutan y presenten y defiendan una bandera, un programa que les dé fe de vida como algo más que instrumentos de trabajo, sin anhelos de vida culta, de parte integrante de la Humanidad.

Y eso que hace falta está creado ya, existe, y sólo necesita, para ser fuerte, para ser respetable, que los sordos por conveniencia y los ciegos de inteligencia, acudan á la voz de sus compañeros que les llaman.

Adelante, pues, compañeros, vosotros los que permanecéis alejados de la organización; juntémonos todos y con la aspiración de mejorar, trabajemos como buenos para demostrar que somos hombres que ambicionamos, con la inteligencia por guía, la dicha de vivir en plena civilización.

El ocaso de las Compañías férreas.

Hay que convenir que los ferrocarriles han sido la consecuencia de una aberración.

Cuando en 1804 circuló prácticamente la primera locomotora sobre rieles, todas las inteligencias se unieron para perfeccionar el mecanismo; pero siempre basándose en el recorrido sobre rieles.

¿Qué ocurrió? que en vez de libertarse de la vía férrea que al principio era necesaria en vista del peso enorme de la locomotora, buscando simplificaciones en el mecanismo para disminuir el peso se buscó, por lo contrario, máquinas con mayor peso, el necesario para la adherencia á los rieles.

Y así continuaron los perfeccionamientos años y años.

La consecuencia de las vías férreas ha producido, por lo tanto, el contrasentido siguiente:

Los puntos de producción se han creado en donde pasaban vías férreas en vez de crearse vías férreas en los puntos de producción.

Si los primeros inventores hubiesen hecho caso omiso de la vía férrea, los medios de transporte hubiesen ido á todas partes, á domicilio, si podemos expresarnos así.

Los miles de millones empleados en construcciones de vías férreas se hubiesen utilizado en construcciones de carreteras, y el progreso y la industria hubiese llegado á todas partes, en vez de limitarse en zonas y puntos determinados.

Las sociedades creadas para la explotación de los ferrocarriles son omnipotentes y los intereses del mundo entero están supeditados á su santa voluntad.

Pero se levanta un nuevo David que en breve dará con el traste al colosal Goliat. Ese microscópico enemigo va creciendo, y su desarrollo va aumentando en proporción directa de los días que pasan.

Mañana será tan fuerte como el ferrocarril, pasado mañana lo será más.

¡Ese adversario tan temible es el automóvil!
Para él es el porvenir y un porvenir no muy lejano.

Compañías de transporte automóvil se crearán, y las carreteras se modificarán, se perfeccionarán y se multiplicarán.

Los puntos más lejanos podrán llevar á todas partes sus productos, y competirán en mejores condiciones con los puntos de producción artificiales creados por los ferrocarriles.

Entonces los ingresos de esas Compañías pudientes bajarán, bajarán hasta que un día, como dice Wells en una de sus obras; veamos:

«A lo largo de una vía férrea cubierta de hierbas, transita gimiendo una vieja locomotora conducida por un anciano maquinista.

»Esta locomotora arrastra á plataformas cargadas de las inmundicias de la capital, que para fines industriales se llevarán á una fosa alejada de todo punto habitado.»

C. S.

De ascensos.

Entre nuestros compañeros del Norte discútese estos días la cuestión de ascensos. No sabemos si cuando haya salido este número habrán recibido aquéllos las cartas que les pondrán en posesión de 40 ó 50 reales más todos los meses. En mejor época no pueden concederse aquellos ascensos, precisamente á raíz de la Lotería de Navidad, pues esto es otra lotería que en poco se diferencia de aquélla. En ésta como en la otra, hay sus premios gordos, sus premios chicos, reintegros, y para que en todo se parezcan, la inmensa mayoría no ve en las listas su número, á pesar de haber jugado no poco. Sin que se haya jugado esta lotería sabemos, y lo sabemos porque esto se repite todos los años, que unos, los más, se quedarán sin ascender, y que otros, los menos, tendrán uno... dos, tres, sabe Dios cuantos aumentos. Y nos encontramos ya en el punto importante. Los que no ascienden, maldicen reparto tan desigual; los que ascienden, bendicen la mano protectora que los favorece. Resignación les deseamos

á los primeros, felicidades á los segundos y humanidad y compañerismo á todos. Podríamos decir mucho de los que reciben á pares sus ascensos, y de los que nada reciben, podríamos decir que si se encontraran en las condiciones de aquéllos, no protestarían. Nosotros somos más imparciales, nosotros protestamos del hecho injusto, sea con quien fuere y cuando quiera.

Pero dejémonos de más digresiones; lo cierto es que urge acabar con esto, en bien de los que no suben y hasta en bien de los que prosperan, porque á estos últimos, el día que se les concluye el padrinazgo, la recomendación, ó el día en que las malas artes se estrellan contra un jefe que no da oídos á la adulación, se ven postergados, y empiezan entonces á padecer lo que antes gozaron. Y no se nos hable de méritos, nosotros no dudamos que en muchos casos tales ascensos obedecen á méritos indiscutibles, pero mejor y más equitativo sería que los méritos especiales se premiaran con gratificaciones á semejanza de lo que se hace en el Ejército hasta con los méritos de guerra. Bien está la protección hacia un individuo ó colectividad, y nosotros no censuramos que un jefe proteja á tal ó cual de sus empleados, esto sucede también en el mismo Ejército, pero en tanto en cuanto no se perjudique á un tercero.

En fin, nos vamos extendiendo más de lo que pensábamos; repetimos que urge acabar con esto, y esto, como ciertas enfermedades, no tiene más que un remedio: el Escalafón.

CATASTROFE

El día 19 del pasado á la una y treinta y cinco de la madrugada, y entre las estaciones de Rajadell y Manresa, ha ocurrido un descarrilamiento á unos 190 metros antes de llegar el tren de ganado número 1.241 á un puente llamado de la Morera, que está en una curva situado en el kilómetro 295, descarrilando un vagón, y al llegar á dicho puente las ruedas descarriladas chocaron con el estribo (lado Manresa del citado puente), ocurriendo, por tal reacción, cortarse el material y venirse encima parte de él por la mucha velocidad, yendo al fondo ocho vagones y quedando colgados otros cuatro que tuvieron necesidad de terminar de tirarlos por el mucho peligro que corría y lo muy dificultoso para restablecer la vía y facilitar el transbordo.

Han resultado heridos los mozos de tren Joaquín Vila, grave; Francisco Morros y Pablo Ullod, ambos leves.

El aspecto que presenta es horrible, pues los doce vagones que están caídos son un montón de astillas; diez de ellos sólo en un ojo del puente y los otros dos en otro.

Los vagones estaban cargados de pavos, corderos y varias mercancías, aunque ahora no se dejan ver más que muchos pavos muertos, cajas de turrón y otros.

Es cuantos datos he podido tomar sobre el particular, y no indico el personal que se presentó desde los primeros momentos y el que está trabajando con actividad porque son muchos.—El correspondiente, L. Román.

Las cesantías de los ministros.

Entre los no políticos, y con motivo del Ministerio relámpago, se discute este interesante punto, conviniendo en que es absurdo é inmoral lo que ahora ocurre.

Por el hecho de jurar el cargo de ministro, se adquiere el derecho á 7.500 pesetas anuales de cesantía, sea mucho ó poco el tiempo que se desempeña el cargo, y en estos tiempos que corren, en que se

provocan crisis todas las semanas y que el nivel del cargo se ha puesto al alcance de todos los políticos, calcule el lector lo que esto representa para el presupuesto, para el contribuyente.

El Sr. Silvela, con aplauso universal, suprimió tales cesantías; pero lo hizo por decreto, y como éste no deroga una ley, fueron restablecidas en virtud de recurso de un interesado.

Bueno es hacer constar, para que el país lo sepa, que los Sres. Maura, Dato y Canalejas renunciaron, cuando el citado decreto, las 7.500 pesetas: creemos que son los únicos ex ministros que siguen sin cobrarlas, no obstante ser las tres primeras figuras de la política y hombres que han prestado y pueden prestar positivos servicios al país.

Frente a esto, tenemos que el partido conservador, desde Diciembre de 1902 a Junio de 1905 hizo 18 ministros nuevos, que elevaron con sus cesantías en 135.000 pesetas anuales el presupuesto de clases pasivas.

Y ahora en año y medio escaso, los liberales han hecho 20 ministros nuevos: 4 el Sr. Montero, 11 el Sr. Moret, 3 el Sr. López Domínguez y 2 el marqués de la Vega de Armijo; total, 150.000 pesetas de aumento anual en el presupuesto.

En resumen, que entre conservadores y liberales, en cuatro años justos, han hecho 38 ministros nuevos, que esto se traduce en 285.000 pesetas de aumento anual en gastos para el país, cuya cifra, capitalizada al 4 por 100, interés de los fondos, representa una deuda de 7.125.000 pesetas.

No hay que discutir, por sabida, la compensación que el país ha tenido por ello: seguramente que en esto estará conforme todo el país no político, como lo está en que es urgente modificar o suprimir los derechos a cesantías de los ministros, por los abusos a que se están prestando.

(De El Economista.)

FACTORES AUTORIZADOS

Este es el nombramiento que me ha dado la Compañía a que pertenezco, siendo esto suficiente para decir algo sobre estos empleados.

A las seis toma el servicio un factor autorizado, y necesita ocupar todas las horas del día en las operaciones de Telegrafía, carga, descarga, formación de talones, hojas de cargamento, registros de diferentes clases y servicios y otra porción de documentos que costaría citar.

Por poco tráfico que la estación tenga, no ha de quedarle algún rato de descanso. Y ¿qué ha de suceder en las estaciones donde un solo factor tiene que despachar 4 ó 6.000 expediciones y otras tantas llegadas grande y pequeña velocidad?

A este día sigue la noche, y nuestro factor pasa a ser jefe de servicio, debiendo ocupar doce horas en la recepción, maniobras y despacho de trenes.

Cuando la noche ha terminado y el cuerpo de este agente pide el descanso que necesita el que lleva veinticuatro horas de servicio permanente, tiene de nuevo que empezar y, durante el día, repetir las operaciones como en el día anterior.

¿Qué extraño, pues, que este empleado sufra un error en cualquiera de las operaciones que ha de efectuar, y este error sea, por ejemplo, en una tasa, y se vea obligado a pagar rectificaciones que vienen a reducir su mezquino sueldo?

¡Sueldo! Este es el culpable de todo; entre 975 a 1.350 pesetas oscila el de un factor autorizado; ha de dar sostén a su familia durante trescientos sesenta y cinco días y ha de procurarse el suyo para quinientos cuarenta y siete días de servicio que resultan a un factor autorizado en el transcurso de un año, pues a nadie se debe ocultar que, trabajando día y noche, así debe ser su alimentación.

Por razón natural, los ascensos deben ir despacio, puesto que hay más factores que jefes, y así sucesivamente; pero esto no debe ser razón para que al empleado deje de aumentarse su sueldo en relación a su antigüedad y siempre que pueda tener limpia su hoja de servicios.

Esto lo comprendemos todos, y, sin embargo, no ponemos el medio de alcanzarlo, que es unirnos para dar vida a nuestro HERALDO DE FERROCARRILES, que podía ser uno de los diarios de más circulación. Después de todo, hay que convencerse, peor

que las Compañías somos nosotros, pues debíamos solicitar con respeto, y acaso seríamos escuchados.

OLLOQUI.

Se nos ruega la inserción del siguiente artículo:

Una pregunta.

¿Puede saberse si están autorizados los pagadores de Barcelona para retener de los agentes cantidades por prendas de vestir suministradas por el contratista Sucesores de Badía?

Sucede que algunas veces antes de recibir las prendas, han retenido del sueldo ó jornal uno, dos ó más plazos, y una vez recibidas, resultan inadmisibles por su mala confección y sin que puedan aprovecharse por muchos retoques que en ellas se hagan, viéndose privado el agente de cierta cantidad descontada que para reembolsarse de ella tienen que transcurrir algunos días, con las consiguientes molestias, si con todo esto puede conseguir el reembolso.

Si autorizados están los señores pagadores para hacer estas retenciones, ¿por qué no procede el señor Badía en la misma forma que el relojero señor de Bernardi?

Estos señores al hacer una venta hacen firmar al agente tantos recibos como plazos estipulan, y mensualmente se le entrega al agente el recibo del mes que cobra, cuyo recibo es el mismo que firmó al hacer la compra, y claro está que no pueden aumentar ni disminuir el precio.

Con el procedimiento que usa el Sr. Badía puede ocurrir una equivocación, que desde luego no será en favor del agente, puesto que no hace firmar recibos y los que entrega están hechos por dichos señores.

De ser un convenio entre dichos señores y los pagadores (sin autorización), trasladamos la queja a la Compañía del Norte, con el fin de que tome cartas en el asunto quien corresponda.

EL SUSCRIPTOR ROK.

Centro Instructivo Obrero Ferroviario de Valladolid.

Conferencia.

El sábado, 15 del actual, y ante un público numeroso, como de costumbre, celebró su anunciada conferencia el inteligente ingeniero industrial don Francisco Doncos.

El acto fué presidido por los Sres. Conde y Rodríguez, presidente y secretario, respectivamente, de la culta Asociación.

El Sr. Doncos prosiguió anoche su comenzado trabajo sobre los «Motores», haciendo a sus compañeros de Asociación, mediante la ayuda de varios gráficos, detenida y clara exposición de los llamados «Schmidt, Willaus Laval y Parsons».

El conferenciante, al terminar su trabajo, fué objeto de calurosos aplausos por parte de la concurrencia. El presidente, Sr. Conde, pronunció al final breves y elocuentes palabras de felicitación para el conferenciante y de agradecimiento para el público y prensa local, con lo que dió fin al solemne acto.

El Sr. Doncos, a quien la Junta directiva le está sumamente agradecida por su cooperación a tan laudables fines, se propone dar otra conferencia el día 22 del corriente, y para fin de mes, con la cooperación del no menos inteligente mecánico electricista Sr. Romeo, se verificará una sobre la telegrafía y telefonía, ambas muy útiles para parte del elemento ferroviario.

La Junta directiva de dicho centro me encarga de las más expresivas gracias a la Directiva y general de la Asociación general de Empleados y obreros de los Ferrocarriles de España por el donativo de 500 pesetas concedidas por una sola vez para las Academias de este Centro, donde se instruyen actualmente más de 80 alumnos en diferentes asignaturas, como son caligrafía, gramática, aritmética y dibujo industrial.

El corresponsal, Rodríguez.

Situación de los factores de M. Z. A.

(CONCLUSIÓN)

En cuanto aumenta algo el tráfico, por mayor circulación de trenes, como es natural se aumenta el número de mozos guardafrenos, con el fin de atender al descanso de éstos, pero en las estaciones no por eso se aumenta el número de factores, los que igualmente sienten el aumento de su trabajo, haciéndolos estar al pie de la mesa mayor número de horas de las que con exceso trabajan constantemente.

Ha mejorado esta Compañía al personal de trenes muy justamente, como al principio de este escrito declaro y seguramente lo ha hecho para recompensar su penoso servicio y de que puedan vivir en armonía a las necesidades de la vida actual, que como es sabido es muy cara, pero la vida de los factores ¿es acaso tan halagüeña? ¿No sufren infinidad de noches de servicio teniendo que recibir y despachar trenes, haciendo operaciones de carga y descarga, transbordos, etc., bajo la inelemencia de un tiempo lluvioso, de frío, vientos y de fuertes calores?

El personal de trenes además de estar mejor retribuido y de guardársele mayores consideraciones, cuenta con medios de proporcionarse ciertos artículos de comestibles en aquellos puntos donde a su paso los adquieren con más economía; los factores han de proveerse en las localidades de su domicilio por lo que les resulta más caro. El personal de trenes tiene en varios puntos donde terminan su viaje, un cuarto en el cual, costeado por la Compañía, se les facilita cama y enseres para su aseo y limpieza; los factores donde quiera que van a prestar servicio se les cierra todo medio de facilidades, teniendo que pagar un pupillage que la mayor parte de las veces excede su precio a la asignación de gastos, mientras el guardafreno descansa cómodamente sin gasto alguno y hasta con su ordenanza, que se encarga de llamarlos a la hora que han de salir, percibiendo también gastos de viaje las horas en que están durmiendo por lo que suelen cobrar 2,50 de gastos.

El guardafreno tiene mucha menos responsabilidad que el factor, disfruta de relativa independencia, tiene también facilitado por la Compañía su cuadro de servicio mensual por el cual sabe ciertamente el día que pueden disponer para cualquier expansión que le apetezca.

El factor no dispone nunca de un solo día, ni sabe qué servicio va a prestar al siguiente, tiene muchas responsabilidades a la vez, a él se le confían grandes cantidades, bien de su recaudación diaria, ó bien de partidas de metálico; su trabajo por múltiples atenciones a la vez, sus grandes responsabilidades no tienen limitación, y por último, cuando van a cobrar se avergüenzan en ver que los guardafrenos y hasta los mozos todos cobran mucho más que ellos.

Esto es ignominioso, es muy injusto y es causa de sus desalientos, de sus eternos disgustos que con muy sobrada paciencia vienen padeciendo con afrenta, no pudiendo concebirse la causa de tan irritante diferencia y tan larga postergación en esta digna clase de factores telegrafistas de M. Z. A.

Señor director, estudie y medite con detenimiento esta razonable queja y seguros estamos que dispondrá en breve algunas mejoras.

VARIOS FACTORES.

NECROLOGÍA

En León, y a los diez y nueve años de edad, ha fallecido el joven D. Jesús Echevarría López, hijo de nuestro estimado compañero é inteligente representante de este periódico en la sección de Venta de Baños a Ponferrada, D. Manuel Echevarría.

Resignación les deseamos para sobrellevar tan sensible pérdida, en cuyo dolor les acompañamos.

Nuestro estimado representante en la sección de Valencia, nos da cuenta de la muerte del que fué nuestro representante y estimado amigo, el conductor de la Compañía del Norte, D. Fermín Calvo.

Nuestro amigo salió con servicio de Valencia y á la llegada á La Encina tuvo que abandonarlo por encontrarse enfermo, falleciendo á los pocos momentos.

Descanse en paz y reciba su familia nuestro sentido pésame.

En Madrid, y el día 15 del pasado Diciembre, falleció D. José López Atienza, empleado principal de la Compañía del Norte, padre de nuestro compañero y buen amigo D. José, empleado en las oficinas de Intervención y Estadística de la misma Compañía. Reciba nuestro más sentido pésame.

SEMBLANZA

Miradle lleno de apuros con trampas y con ingleses, buscando hace algunos meses quien le preste cinco duros á módicos intereses.

Y sin poder encontrar quien le saque de este paso, que es su suerte singular, Y va á pasarle un fracaso sin poderlo remediar.

A la verdad, yo lo siento, pues le quiero muy de veras, ¡pobre chico! Que contento se pondría si tuviera un billete de á ciento.

Pero según la opinión que me dicta el corazón, sin él tendrá que pasarse, Y acabará por ahorcarse Ó marcharse á otra estación.

Mas no os debéis de extrañar de que con saña sin par la suerte con él se porte, Pues es... factor auxiliar del ferrocarril del Norte.

EL FACTOR VENENO.

Valencia 1.º Enero 1904.

¡Vaya por Dios!

Entre las muchas quejas que exhala en el *Heraldo de Madrid* del 16 del pasado, un señor que se firma Ricardo González, una de ellas es la que respecta á la celeridad con que se extienden los talones de ferrocarriles. A este fin dice:

«Pocos documentos habrá tan exigentes en pedir datos y tan pocos en consignarlos como los talones de ferrocarriles. Seguramente lo habréis observado, allí hay casillas para todo, nombre y domicilio de remitentes y consignatarios, peso, clase, número de bultos, tarifa aplicada, precio de transporte, plazo para la entrega, etc.; pero se va á leer lo consignado en esas casillas, y ya eso es tarea difícil, porque en la mayor parte de ellas nada hay escrito, y en las que hay algo casi siempre son unos garabatos que difícilmente leería el mismo que los escribió. La celeridad con que se extienden estos documentos no puede ser nunca razón suficiente para dejar de consignar datos esenciales, sin los que el público no puede comprobar si está bien hecha la tasa, y cuya omisión es causa de infinidad de dificultades y reclamaciones al retirar la mercancía. Redúzcase lo posible el encasillado, pero consígnese con claridad lo necesario en este documento esencial del contrato de transporte.»

¿No le sería lo mismo al Sr. González referirse á toda clase de documentos públicos?... Porque no querrá hacernos ver que esto sucede sólo en ferrocarriles, pues tal cosa sería absurda.

Se queja también el periodista en cuestión de la poca velocidad de los trenes, y excita el celo de las Inspecciones y Empresas, diciendo también que debe retirarse la práctica abusiva de *ganar* el tiem-

po perdido forzando la velocidad, porque para algo se consigna en las marchas aprobadas la máxima que debe llevar cada tren, según su composición. Tantas cosas tenían que arreglarse, querido compañero de la prensa grande...

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Madrid.

Ruego á usted encarecidamente que, como suscriptor del periódico que tan dignamente dirige, dé cabida en sus columnas á mi pretensión.

Compañeros:

Habéis conocido, cual yo, el descarrilamiento del tren núm. 7 sudexpreso que hace el recorrido de París á Lisboa, el 30 de Noviembre último, entre las estaciones de Sancti Spiritus y Ciudad Rodrigo en la línea de S. F. P.

Prescindiendo de más comentarios que todos conocéis, como digo. Me ocuparé de dirigiros un llamamiento, que aunque tarde para remediar la muerte del infortunado maquinista José Zunzunegui (que en paz descanse), fallecido en su máquina en cumplimiento de su deber, es tiempo suficiente para remediar las necesidades de la orfandad de su esposa y tres niños de corta edad.

La primera, para que pueda educar á sus expresados hijos y éstos aprendan la conducta moral y social de su malogrado padre.

Así, pues, elevo mi humilde voz, que aunque débil, quiero se oiga en vuestras conciencias para que éstas deleiten nuestra situación en casos análogos.

Contribuyendo, pues, con un óbolo pequeño y con arreglo á la situación de cada cual, conseguiremos, con un insignificante esfuerzo, remediar la aflictiva situación, por que seguramente, al no haberlo así, pasarán los desgraciados hijos del malogrado maquinista en su desgraciado porvenir.

— 12 —

ciban remuneración alguna, ó de operarios que perciban menos de dicha cantidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

circunstancia, siempre que el castigo sufrido durante el año consista en reconvenciones ó multas, pero no si fuere algún otro de los determinados en el art. 20. A los seis meses de estar desempeñando la nueva plaza, tendrá derecho al sueldo mínimo que á ella corresponda, si ha probado la suficiente capacidad. Si no se le reconociere apto para desempeñar el nuevo cargo, volverá á ocupar su puesto primitivo ó otro análogo de la misma categoría.

19. Los aumentos de sueldo por ascensos, debidos á cambios ó plazas vacantes que ocurran durante el año, se regularizarán después de cumplidos en el nuevo cargo los seis meses arriba citados.

20. Los castigos que se impongan consistirán:

En reconvenciones.

En multas.

En retenciones sobre el sueldo por pérdidas ó perjuicios que sufra la Compañía á consecuencia de falta de cuidado ó mala gestión de los empleados.

En suspensiones de sueldo, con ó sin interdicción de servicio.

En apercibimientos.

En descensos de categoría y sueldo.

En la destitución.

21. Los apercibimientos tendrán lugar cuando los castigos ordinarios sean insuficientes. No se aplicarán á las faltas que por su naturaleza ó gravedad lleven consigo la destitución inmediata del empleado. Se impondrán particularmente al que reincida en faltas por las cuales se le hayan impuesto anteriormente otros castigos, al que no observe buena conducta, al que no demuestre el celo ó capacidad suficiente, y al que incurra en negligencia, á pesar de los avisos y castigos ordinarios que se hayan empleado.

22. Salvo el caso de inmediata separación por faltas graves, no se admitirá ninguna propuesta de destitución, si no va precedida de dos apercibimientos.

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

Las indemnizaciones por incapacidad permanente definidas en

Yo, por mi parte, soy el primero en depositar una pequeña cuota al fin de referencia, para que, unido á las que vosotros mandéis, la hagamos llegar á manos de la esposa del infortunado José Zunzunegui atendiendo así á la educación de sus hijos, que es el especial fin que persigo.

Así, pues, queda encabezada esta suscripción con 2,50 pesetas, y los que queráis continuarla podéis hacerlo, prestando con ello una obra de caridad.

En nombre de la esposa y de los huerfanitos os doy las más expresivas gracias á todos.

JUAN SANTOS.

Villares de Yeltes, 14 Diciembre 1906.

Atentos á los deseos del querido compañero que suscribe la anterior carta, nos apresuramos á darla inserción, creyendo que así cumplimos con nuestra misión en tal caso, dado lo humanitario del mismo, y sin que nos sea posible seguir otra práctica que, como hemos dicho en ocasión análoga, pudiera sentar precedente.

Ateneo ferroviario de Barcelona.

Según nos comunica un querido compañero, se ha inaugurado, después de verdaderos sacrificios, el Ateneo cuyo título encabeza estas líneas.

En el mismo se han montado las clases al efecto para la enseñanza de dibujo (lineal, figura y adorno), francés, taquigrafía y otros.

A pesar de su reciente constitución, cuenta ya con un número de socios que excede de 300, y este solo dato es más que suficiente para poner bien de manifiesto la magnitud de la obra realizada por compañeros á quienes no duelen prendas ni sacrificio alguno.

Adelante, que sea enhorabuena, y cuenten con nuestra cooperación.

Buzón administrativo.

P. Garrido.—Lantueno.—Queda usted servido y hecha la suscripción de su compañero.

V. Mateos.—Madrid.—Quedo arreglado, y usted perdone.

J. E. Oliver.—Tarragona.—Conformes, y puede usted mandar.

B. Lobera.—Torre.—Queda hecho.

Movimiento de personal.

D. Luis Ordax, jefe de Torre, á Ponferrada; D. Gumersindo Benito, guardafreno de Gijón, á Madrid; don Juan Castro, de Ujo á Villabona (Asturias); D. José Pérez, agente Investigaciones de Oviedo, á Monforte; don Paulino de la Torre, Inspección principal Asturias á Madrid (Servicio Reclamaciones).

BOLETÍN DE TRASLADO

Suscriptor núm.

Envíese periódico á

(Firma.)

BOLETÍN DE FALTA

Suscriptor núm.

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

(Firma.)

Imp. de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dpdo. Tel. 1.977

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.

— 10 —

los números 2.º y 3.º, serán independientes de las determinadas en el 1.º para el caso de incapacidad temporal.

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

1.ª Con una suma igual al salario medio diario de dos años que disfrutaba la víctima, cuando ésta deje viuda ó hijos ó nietos huérfanos que se hallasen á su cuidado.

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

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

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

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

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

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

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

— 11 —

de la Junta técnica de previsión de los accidentes del trabajo, será gratuito.

Art. 7.º La Junta á que se refiere el artículo anterior redactará un catálogo de los mecanismos que tienen por objeto impedir los accidentes del trabajo, y lo elevará al Ministerio de la Gobernación en el término de cuatro meses.

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

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

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

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

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

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

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

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