

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ÓGANO 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 dos meses.

Madrid 16 de Abril de 1907.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

MEJORANDO

Con el presente número se reparte el primer cuaderno del *Manual Enciclopédico Ilustrado*.

Grande es el sacrificio que nos imponemos, pero no dudamos que teniéndolo todos presente han de ayudarnos, tanto más cuanto que la importancia de la obra que empezamos, y que todos podrán ver, es suficiente para que todos traten de hacerse con el *Manual Enciclopédico Ilustrado*.

Conforme vayamos publicando los tomos iremos poniendo á la venta las tapas para la encuadernación, y daremos facilidades tanto para la adquisición de las citadas tapas como para su encuadernación.

Puntualicemos.

Desde el 1.º de Agosto de 1905, fecha en que empezó á publicarse *HERALDO DE FERROCARRILES*, del cual soy constante suscriptor, he podido observar que ha tratado desde sus columnas de la necesidad de unirse de la situación triste del personal de todos los servicios.

Los factores, los jefes, los mozos, los revisores, los agentes de los servicios centrales, todos, por fin, se lamentan de su situación.

Hace falta puntualizar: hay un punto en el que la inmensa mayoría, á excepción de los paniaguados, estamos conformes, cual es el del escalafón, y siendo así lo que se impone es que trabajemos en aquel sentido, dejando á un lado todo lo demás y atendiendo en primer término á la consecución de aquel fin.

El escalafón se impone como reforma inaplazable. Hay que acabar con el espectáculo triste que hoy se da en la provisión de vacantes. Los agentes se ven en el caso de luchar como enemigos irreconciliables, y todas las armas son buenas para destruir al rival. Las Empresas no miran el expediente para buscar la mayor idoneidad, ni hacen indagatorias para obtener el funcionario de conducta más irreprochable y de moralidad más acrisolada; juega únicamente papel decisivo la política de campanario, y el agente así nombrado, ni tiene dentro de la compañía que hizo la elección del mismo, la necesaria independencia para cumplir á conciencia con la acción que le encomiendan las leyes, ni goza del prestigio indispensable para ejercer su misión.

Es preciso que esto desaparezca, urge que cada cual ocupe el puesto que por escalafón le corresponda.

T.

Nuevas oficinas del Norte.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España abre un concurso para la construcción de dos edificios gemelos para oficinas y cerramiento del solar donde han de construirse, en el paseo del Rey, de esta corte, á cuyo efecto se abrió un plazo de quince días, á partir del 26 del pasado mes de Marzo, para la presentación de proposiciones.

Durante los días laborables comprendidos en dicho plazo, y de nueve á doce horas, estarán á disposición del público, en las oficinas centrales de Vía y Obras, en la estación del Norte de Madrid, los documentos que se citan á continuación, con arreglo á los cuales deben efectuarse y abonarse las obras:

- Plano de emplazamiento de los edificios que se han de construir.
- Planos de dichos edificios y detalles de los mismos.
- Cubicación de las diversas clases de obras, se-

rie de precios y presupuesto general correspondiente á los dos edificios y cerramiento del solar.

a) Pliego de condiciones generales aplicable á la ejecución de obras en las líneas de esta Compañía, fecha 1.º de Enero de 1906, y pliego de condiciones referentes á las obras metálicas.

e) Pliego de condiciones especiales para las obras á que se refiere el presente concurso.

Para la celebración del mismo se observarán las siguientes reglas:

1.ª Las proposiciones deberán expresar el compromiso de ejecutar las obras con arreglo á los planos, pliegos de condiciones y demás documentos que arriba se mencionan, y con la rebaja de un tanto por ciento del importe del presupuesto. A este fin, dichas proposiciones se redactarán con arreglo al modelo que se inserta al final del presente anuncio.

Debiendo ser abonadas las obras por el importe de unidades ejecutadas, se entiende que el tanto por ciento de rebaja sobre el presupuesto se aplicará á cada uno de los precios de dichas unidades de obra que figuran en la serie de precios.

2.ª Las proposiciones se presentarán en sobre cerrado al ingeniero jefe de Vía y Obras, dentro del plazo señalado, en los días, horas y oficinas que arriba se mencionan, é irán firmadas por los interesados y acompañadas de un resguardo que justifique haber depositado en la Caja de la Compañía de Madrid la cantidad de dos mil quinientas pesetas en concepto de fianza provisional, á disposición de la Compañía, á los fines de este concurso.

Podrán incluirse también, si el interesado lo juzga conveniente, certificados de obras realizadas por el mismo ó cualquier otro documento que pueda ilustrar á la Compañía para la elección de la proposición.

3.ª La Compañía se reserva el derecho de desear todas las proposiciones ó elegir la que crea más conveniente á sus intereses, sin atender exclusivamente á la rebaja ofrecida sobre el presupuesto.

4.ª Transcurridos los quince días del plazo señalado para la presentación de proposiciones, y durante los doce siguientes, la Compañía elegirá la proposición que juzgue más ventajosa. Después de aceptada dispondrá la devolución de los resguardos á los concurrentes cuyas proposiciones no se acepten.

5.ª Dentro de los ocho días siguientes al de notificación al concursante de la aprobación de su proposición deberá éste formalizar el contrato con la Compañía para la ejecución de las obras de que se trata con arreglo á los pliegos de condiciones y demás documentos ya mencionados. El no cumplimiento de esta condición por parte del contratista le hará perder el derecho á reclamar la devolución de la fianza provisional depositada.

Madrid 22 de Marzo de 1907.—El ingeniero jefe de Vía y Obras, *Enrique Grasset*.

Modelo de proposición.

D....., vecino de..... (por sí ó en representación de la Sociedad ó entidad que concurre), enterado del anuncio del concurso para la construcción de dos edificios gemelos para oficinas y cerramiento del solar donde se han de construir, en el paseo del Rey, de Madrid, publicado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, y vistos los pliegos de condiciones, presupuesto y demás documentos que en el mismo se citan, se comprometo á la construcción de los dos edificios y cerramiento del solar con arreglo á dichos pliegos de condiciones y con una rebaja del... por ciento de dicho presupuesto.

«El Esperanto», idioma universal

Estando llamada á ser universal en breve plazo la lengua internacional «Esperanto» y dada su facilidad y la suma utilidad que aportaría sobre todo al personal ferroviario, que á cada momento tiene que tratar con viajeros extranjeros la mayoría de los cuales no conocen el español, pero en cambio poseen el «Esperanto», me dirijo á mis compañeros por si quieren aprender el mencionado idioma, el que se puede aprender sin maestro en el término de un mes, dedicando media hora diaria á su estudio.

Para demostrar su facilidad, diré que actualmente sostengo correspondencia en «Esperanto» con esperantistas de los Estados Unidos, Inglaterra, Suecia, Rusia, Alemania y Francia, entendiéndonos perfectamente.

Para más datos dirigirse (franqueando respuesta) á vuestro compañero

ENRIQUE BORREDÁ,
Factor.

Tolosa (Guipúzcoa).

**

Por nuestra parte creemos deber manifestar á nuestros lectores, que el Sr. Borredá ha tenido á bien remitirnos una clave para el idioma citado, la que ponemos á disposición de cuantos quieran examinarla, para percatados de qué se trata, poder dirigirse al Sr. Borredá en petición de cuantos detalles posee y precisan para aprender la lengua universal de que venimos haciendo referencia.

Mutualidad. Solidaridad.

Decía Carlos Marx: «El obrero no puede ahorrar porque de su exiguo jornal nada puede apartar» y enfrente de esta teoría presentaba el gran Guillermo Sulce, aquella otra de «ahorrar, obreros, porque cuando con vuestro esfuerzo hayáis conseguido ser industriales y fabricantes, habréis triunfado».

La razón se impone (acaso no con toda la prontitud que fuese necesario) y las ideas de Sulce trajeron consigo las cooperativas que en número de 700, si la memoria no me es infiel, funcionan hoy en Alemania.

El ahorro del trabajador en la pequeña parte que le es posible, ha de ser el único ideal que le redima porque preciso es reconocer que el tiempo que perdemos predicando socialismo, anarquismo y otros ideales, debiéramos aprovecharlo poniendo los ojos en una cosa sola, en la cuestión económica, y ésta está resuelta el día que los que trabajamos queramos ser propietarios, puesto que lo podemos ser.

Mutualidad, solidaridad, eso es lo que necesitan los trabajadores, todas las clases sociales que tienen que ganar el pan con el sudor de su frente.

Innovación en el servicio postal.

Según leemos en nuestro colega *Madrid Científico*, en Bruselas se hace la distribución de correspondencia postal y telegráfica con gran rapidez y como no se lleva á cabo en ningún otro pueblo de Europa.

Tal distribución se efectúa sencillamente y conforme copiamos del citado colega, aprovechando las diversas líneas de tranvía eléctrico que recorren la ciudad en todas direcciones. Los coches llevan en la plataforma una caja de hierro pintado de azul, en la que aparece con grandes caracteres la palabra «Despachos».

Desde las siete de la mañana hasta las nueve de la noche el público puede depositar en ellas sus telegramas, que recogen empleados especiales al pasar el carruaje por las proximidades de las estaciones.

El empleado examina sobre la marcha el contenido de la caja y recoge la correspondencia que debe ser transmitida por la estación á que pertenece ó repartida en el barrio ó distrito en que aquélla se encuentra enclavada y deja que la demás circule hasta que llegue al punto de su destino.

La estación más importante se halla establecida enfrente del Palacio de la Bolsa. Cuatro empleados prestan en ella servicio, realizando su trabajo de modo que merece la aprobación de propios y extraños, á pesar de ser aquel punto término de línea y sitio de convergencia de tranvías y de ómnibus. Una vuelta á la llave de la caja, una mirada á su contenido y otra vuelta á la llave para cerrarla, constituyen el programa de un sistema que tiene por base la precisión y la celeridad.

Aunque las cajas lleven escrita en su tapa la palabra «Despachos», también se pueden depositar en ellas mensajes especiales, que es para lo que principalmente sirven. Con tal de que lleven el franqueo debido, el público puede tener la seguridad de que la carta ó el telegrama llegarán rápidamente á su destino. El que se encuentre, por ejemplo, en Ueche, parte de la ciudad situada en el extremo Sudoeste y necesite enviar una carta á cualquiera persona que viva en Lacken, que se encuentra en el punto diametralmente opuesto al extremo Nordeste de Bruselas, puede utilizar en cualquier momento el primer tranvía que pase, seguro de que la carta que deposite en la caja postal estará en casa del destinatario antes de cinco cuartos de hora.

No es únicamente la capital de Bélgica la que utiliza en su interior este servicio, que sin gran trabajo se podría establecer en todas partes. En aquel país, tan pequeño por la limitación de su territorio y por su reducido número de habitantes, pero tan grande por su cultura y por los adelantos de su industria, existe también el servicio «especial interurbano». Los trenes substituyen en este caso á los tranvías. Provisos como ellos de cajas postales, son utilizables en todo momento, cualquiera que sea la dirección en que vayan y el punto de su destino. Las cartas y tarjetas, convenientemente franqueadas, llegan á su destino con pasmosa celeridad, lo mismo cuando van directamente que cuando tienen que transbordar á otros trenes. La operación se hace de igual modo que en los tranvías intraurbanos. Al llegar á la estación postal del término, mensajeros especiales las llevan al destinatario, y esto permite recibir en Comines, á las once y treinta de la mañana, una carta depositada en Bruselas cuatro horas antes, ó en Ostende un mensaje, á las seis horas de puesto en la caja postal de Verviers. La distancia que hay entre estos dos puntos es de 275 kilómetros. El coste de una tarjeta postal ó de una carta cuyo peso no exceda de lo ordinario, es de 7 y 10 céntimos, respectivamente. Para formar idea de lo mucho que el público estima este servicio bastará consignar un dato: el año pasado circularon por la «posta especial» dos millones de cartas.

La perfección del servicio postal y otras muchas ventajas análogas, no son decisivas separadamente, pero entra por mucho en la mayor facilidad que en Bélgica hay para los negocios y para la vida en general. Y así es como un país pequeño, pero industrial y progresivo, ha llegado á tener un puesto distinguido entre las naciones.

Los mozos de estación.

Un querido y entusiasta suscriptor nos remite una atenta carta rogándonos nos interesemos por la clase de mozos fijos que prestan sus servicios en la estación del Norte.

Otra vez desde estas columnas nos ocupamos de esta humilde clase y ahora lo hacemos en la firme seguridad de que nuestro ruego ha de ser atendido por quien corresponda y desde luego puede nuestro comunicante y sus compañeros de trabajo, estar persuadidos de que nos interesamos por ellos, tanto más cuanto su situación económica es bastante crítica y además de desempeñar un trabajo de verdadera importancia, la serie de calamidades por que tienen que atravesar y lo complejo que es su cometido, pues todos, ó su mayoría, con el afán de mejorar, ponen á disposición del servicio de la Compañía cuanto son y valen, prestándole hoy como tales mozos de estación para mañana salir agregados á una brigada y como autorizados en un tren de mercancías, dándose el caso de faltar de sus hogares ocho y más días, para ver á lo mejor que estos servicios no son tenidos en cuenta para el logro de sus aspiraciones, que no es otro que verse confirmados en los cargos de mozo de tren ó guardafreno, y en cambio, son antepuestos por individuos que, gracias á la influencia, ingresan en la Compañía con tales cargos.

Hora es ya de que este estado de cosas desaparezca, suprimiendo en primer término el autorizar de conductor, guardafreno, factor, etc., etc., á quien siempre resulta ser inferior en categoría, no sir-

viéndole tal autorización más que para desempeñar el cargo que ésta debía remunerar.

Dirán de adverso: es que hay que probar que se vale. Muy bien; désele con carácter de interino y por dos, tres ó más meses y como á prueba, pero con el sueldo anejo al cargo, y si resulta hábil, confirmenle; pero nunca el pomposo de autorizado para conductor, guardafreno, mozo, jefe, factor, etc., no siéndolo ni de hecho ni menos por el haber, sino que disfruta del que verdaderamente tiene consignado según el nombramiento que ostenta.

¿Qué mozo de estación no se puede pasar sin previo examen, por ejemplo, y algún otro requisito? Pues no se les utilice para subir en los trenes, teniendo los luego otra vez como tales mozos de estación hasta que la escasez de personal vuelva á hacer necesarios sus servicios.

Cuenten, pues, tanto el que á nosotros se ha dirigidísimo como la sufrida clase á que pertenece, que hacemos votos por que cambie y mejore en lo posible la situación por que atraviesan tan honrados agentes.

A continuación insertamos un artículo que nos envían los citados mozos rogándonos muy encarecidamente su publicación, lo cual hacemos con verdadero gusto:

LOS MOZOS DE ESTACION

Los de la Compañía del Norte, residentes en esta corte, han elevado respetuosas instancias, por conducto de sus inmediatos jefes, á los inspectores principales D. Epifanio Casas y D. Julián Ramos, en súplica de que recaben del señor director de la Compañía algún aumento en sus jornales, hoy de 2 pesetas 25 céntimos, insuficiente para atender á las necesidades de la vida.

Sabemos, y nos consta, que los dignos jefe principal y subjefe de pequeña velocidad, Sres. García y Corbí, reconocen la justísima petición de los mozos como una necesidad de la vida, y que de esta misma opinión participan también los inspectores principales Sres. Casas y Ramos, los cuales han informado muy favorablemente las solicitudes presentadas en número de 100 á 150, por los mozos de grande y pequeña velocidad.

Sabiendo, como sabemos, que la superioridad de la Compañía del Norte está en favorecer en lo posible al empleado que por su humildad y laboriosidad se haga digno de aprecio y consideración de sus superiores, no dudamos un momento que han de ser atendidos los mozos de estación que, además de reunir las mencionadas cualidades, tienen la de una honradez probada: ¿Qué grande es la virtud de la honradez, cuando rechaza lo ajeno ante las acusaciones del hambre!

¿Cómo, pues, la superioridad no ha de atender lamentos de tan humildes agentes é informes tan razonables y dignos de atención, cual son los de los jefes inmediatos, que conocen á conciencia lo que vale su personal y las necesidades que en él se dejan sentir?

NOTICIAS VARIAS

Jubilación.

Ha sido jubilado el antiguo conductor residente en Pola de Lena y querido compañero nuestro, don Angel García.

Nombramiento.

Nuestro distinguido amigo y suscriptor, D. Matías Torres Belmonte, empleado del servicio de Intervención y Estadística de la Compañía del Norte, ha sido nombrado, con destino á Lérida, interventor en ruta.

Nos apresuramos á darle nuestra más cumplida enhorabuena.

Los accionistas del Norte.

Copiamos de nuestro querido colega *La Gaceta de los Caminos de Hierro*:

«El jueves de esta misma semana deben reunirse en Biarritz los Comités de París y de Madrid de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, para examinar las bases de la Memoria sobre el ejercicio de 1906, que ha de someterse á la aprobación de la próxima Junta general de accionistas.

Es verosímil que al mismo tiempo traten los miembros de los mencionados Comités de si se reparte ó no dividendo á las acciones, á cuyo efecto existen ya dictámenes de abogados franceses y espa-

ñoles, sobre la posibilidad de distribuirle en vista del convenio con los tenedores de obligaciones.

Según afirma un colega, es probable que los dictámenes sean contrarios y en este caso no se reparta nada, pues no podrá parecer conveniente correr el riesgo de reclamaciones y litigios con los obligacionistas.»

Dividendo de M. Z. A.

Del mismo querido colega copiamos.

«En las Bolsas de París y Madrid han circulado rumores atribuyendo á la Compañía de ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante el acuerdo de repartir á las acciones un dividendo de 12 á 15 pesetas por los beneficios de 1906.

Nada se sabe de cierto respecto á la cuantía del dividendo próximo, pero en todo caso aun cuando fuera cierto el reparto de todo el 3 por 100 sobre el valor nominal de las acciones, no se justificaría en manera alguna una baja tan considerable en la cotización de aquéllas».

Traslado.

Nuestro querido suscriptor D. José de Luque, que había venido desempeñando el cargo de inspector principal de la Compañía del Norte en la región asturiana, ha sido trasladado á esta corte á las oficinas centrales, haciéndose cargo de la Secretaría de la Explotación.

Reciba el Sr. Luque nuestra más cordial enhorabuena.

Gran fábrica de gorras.

Recomendamos la gran fábrica de gorras de los señores Hijos de Rubio (Jacometrezo, 50), donde además de economía y esmero, encontrarán gran prontitud en el servicio de los pedidos.

Y ya que tratamos esto, hemos de consignar que por un error de la imprenta no figuró en el número pasado el anuncio, que desde que apareció en nuestro periódico viene insertándose.

A petición de nuestros entusiastas representantes en la sección de Valencia y Carcagente, tenemos el gusto de hacer constar que todos los suscriptores de su sección han estado conformes con que el periódico se publicara semanalmente.

Tenemos verdadero gusto en dar noticia que tanto honra á aquellos queridos compañeros.

DE RETENCIONES

La Compañía del Norte ha modificado el artículo núm. 56 de la Instrucción general núm. 2 en el siguiente sentido:

«56. La Compañía no consentirá en lo sucesivo retenciones judiciales sobre el sueldo de sus agentes, excepción hecha de las ordenadas por causas del servicio, ó en los casos de separación legal de dos cónyuges, para el pago de alimentos á la esposa. Todo empleado, sea de plantilla, auxiliar ó jornalero, sobre cuyo sueldo ó salario se pida por las autoridades un embargo debido á motivos particulares, será dado de baja inmediatamente en los cuadros del personal.»

En tiempos del difunto director de aquella Compañía, D. Gustavo Bachy, se trató mucho este asunto, pues las órdenes que se daban el 1.º de Noviembre de 1905 decían: que aquel empleado que teniendo retención no hubiera levantado ésta el día 15 del mismo mes, quedaba separado de la Compañía.

Puestos al lado de la razón, entonces como siempre, nos ocupamos de ello en las columnas de nuestro periódico, abogando porque desapareciera el artículo en cuestión, mejor dicho, porque empezara la Empresa dando ejemplo de moralización, moralizando á todos, chicos y grandes. Ha hecho por tanto la Compañía del Norte lo que de antiguo tienen hecho todas las Empresas de distintas clases.

Sirvenos de una satisfacción inmensa cuanto tienda directa ó indirectamente á restar apollo á esos vividores que están muy bien nombrados con llamarnos *usureros*.

Pero nos horroriza pensar qué hará el infeliz padre de familia que tenga 20 duros de sueldo y que una enfermedad empiece á minar la vida de uno de los seres que tenga á su cargo. En estos casos, excepcionales si se quiere, no dudamos que la Empresa esa y todas, porque en todas debe haber humanidad, han de consolar con su ayuda material, previos todos los informes que sean precisos, á quien en tal caso se encuentre.

Nuestra doctrina es la que con la firma *Un Reporter* aparecía en el núm. 7.º del 1.º de Noviembre de 1905. De ella podrá deducir quien sepa leer, que sobre todas las leyes, disposiciones y reglamentos debe haber algo que con unanimidad absoluta todos debíamos sentir: caridad.

LOS BOTIJISTAS

Tanto se ha ocupado la prensa diaria del calvario sufrido á cincuenta y seis viajeros que procedentes de Sevilla llegaron á esta corte en el *tren botijo*, después de pasar en la capital de Andalucía los días

de jueves y viernes santo, que HERALDO DE FERROCARRILES se ve en la ineludible necesidad de tratar este asunto con la detención que merece, poniendo algunos puntos sobre las *ies*, que sin duda han dejado en blanco varios de los colegas que en esta corte se publican, haciéndose sólo eco del caso ocurrido é interpretándolo como si se tratara del remate de una juerga, cuando á nuestro modo de ver, es de una gravedad suma; no saliendo bien paradas las Compañías, y muy principalmente las autoridades, por venir consintiendo de una manera tácita que la reventa de billetes de ida y vuelta se lleve á efecto, en menoscabo de sus intereses, y base principal en este caso concreto de los perjuicios originados á los damnificados.

Por Real orden, muy reciente (1.º de Marzo de 1906), *está terminantemente prohibida la reventa de billetes de ida y vuelta*, siendo responsables sus contraventores de un delito de estafa, previsto y castigado en el Código penal. Pues bien; á pesar de esta prohibición, esta clase de billetes se revenden. ¡Y cómo! A la luz del día y en pleno vestíbulo de la estación. Ejemplos, que por la proximidad de todos habréis tenido ocasión de ver. En la época de verano, tenéis apostados á la llegada de los trenes de recreo, y en el mismo andén de las estaciones de El Escorial, Cerdilla, San Rafael y otros muchos; y fuera de él, pero dentro de las mismas, como Avila, Segovia, etc., una serie de *ganapanes* que, á voz en grito, dicen: «compro vueltas», para luego venderlas dentro del plazo de caducidad, lucrándose con ello en un doscientos por ciento, como minimum. Y esto á la vista de los agentes de la autoridad encargados de cumplir y hacer cumplir las leyes.

Fuera de la estación veraniega, y en los días festivos y domingos, que la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante, tiene establecidos billetes de ida y vuelta para Alcalá de Henares, Guadalajara, Aranjuez, Toledo y tantas otras, con una rebaja considerable, ocurre dos cuartos de lo mismo, pues como se da el caso que un billete de ida vuelta tiene la ventaja de costar menos que uno ordinario de ida, y á más hay la seguridad de revenderlo, por poco, es cierto, pero al fin se percibe algo; y por otra parte, siempre hay la certeza de al tener que regresar fuera del plazo concedido, de encontrar *vueltas* válidas por menor precio del que en taquilla; de ahí que todos infrinjamus la ley: unos como autores y otros como cómplices; y las Empresas tan frescas, viendo este teje maneje sin poner el correctivo que merece, que de haberlo hecho oportunamente, no hubieran llegado al extremo que están los desgraciados que tan alevosamente se han dejado engañar en el caso que motiva este artículo.

Está probado que los billetes de vuelta, de que

eran portadores los que han sido detenidos á su llegada á Madrid en el tren botijo de que hacemos mención, eran falsos, como asimismo se ha probado que los falsificadores no sólo concretaron su radio de acción á los billetes del ferrocarril, sino que también han hecho lo propio con los de teatros. ¿Van á ser responsables del proceso que se está formando los perjudicados y detenidos cuando arribaron á esta corte? Creemos que no. Por cierto, que con muy buen acuerdo, el Juzgado correspondiente, y ante cuya presencia comparecieron como unos criminales, se ha inhibido por incompetente. ¿Contra quien, pues, cabe la responsabilidad? El sentido común nos dicta que contra los falsificadores. Pero séanos permitido una observación. ¿Es humanamente posible recuerde alguno de los interesados á quien compró su billete? ¿No nos dicen que la costumbre es ley? Y nunca mejor aplicado al ver una y mil veces que lo mismo se revenden los billetes de teatros, toros, etc., que los del ferrocarril. Pues si así es, qué responsabilidad criminal se los puede seguir: ninguna, aduciendo en pro que desconociendo por completo si los billetes eran ó no falsos, se guiaron por la *costumbre* de ver y hasta comprar vueltas del ferrocarril, y con la mayor inocencia del mundo las tomaron, creyendo, por tanto, eran válidas, y ahorrándose así unas pesetillas, que bien caras les van á costar.

A nuestro modo de ver, y puesto que ya el daño está hecho, creemos que las Compañías deben dictar las órdenes más severas á todo su personal, para que casos como el que citamos no se repitan, y con ello ganarán mucho, no exponiéndose entonces nadie á que por unos céntimos se vea sujeto á un proceso, que cuando menos le sería muy costoso, si no paraban sus huesos en una cárcel para extinguir la pena con que había sido castigado.

Los guardaferenos del Norte.

Estos humildes esclavos de muchos deberes y pocos derechos, han elevado una solicitud al señor director de la Compañía en súplica de que se les conceda á ellos y sus respectivas familias viajar en 2.ª clase lo mismo en actos de servicios que fuera de éste.

Si analizamos la justicia que encierra esta humilde petición de quienes prestan tres clases de servicio á la Compañía: el de conductores, guardaferenos y mozos de tren, nos tendríamos que extender en ciertas consideraciones y comparaciones que omitimos hoy por falta de espacio en este número;

pero bástenos decir que es tan justo lo que piden y tanta la humildad con que lo hacen, que no dudamos un momento han de ser atendidos por la Dirección de la expresada Compañía.

¿Cómo puede ser que un meritorio tenga opción á pases en 2.ª clase, aun no siendo empleado, y no tenga cuando menos ese mismo derecho el guardafereno que lleva veinte ó veinticinco años en la Compañía prestando un servicio superior al de su cargo lleno de responsabilidades y amarguras?

En cosas que cuesten tan poco á la Compañía y son tan justas como lo que piden estos sufridos agentes, no es dudoso el fallo de la superioridad para nadie, pero como los que formulan la petición son humildes, antes y después de otorgarles lo que solicitan manifiestan profundamente agradecidos al bondadoso secretario Sr. Ortega y director, en quienes fían el éxito de su justísima petición, lo cual si algo tuviese de gracia mucho tendría de justicia también.

Necrología.

Tenemos el sentimiento de participar á nuestros lectores que ha fallecido nuestro suscriptor número 3.270, D. Andrés Sánchez, factor que fué de la estación de Caneles.

Reciba, pues, su familia nuestro más sentido pésame.

Ha fallecido en Miranda de Ebro (Burgos), el día 27 de Marzo, la señora doña Juana Diego de Ferrer, esposa que fué de D. Carlos Ferrer, inspector principal en aquel punto, de la Compañía del Norte, y entusiasta suscriptor nuestro.

De todo corazón nos asociamos al duelo, enviando nuestro sentido pésame á D. Carlos, sus hijos y demás familia, á todos los que de todas veras acompañamos en el sentimiento.

ADVERTENCIA

Aquellos de nuestros suscriptores que no reciben el periódico ó el *Manual Enciclopédico Ilustrado*, bastará con que entreguen el cupón de falta que va inserto en la cuarta plana al señor representante de su sección ó nos lo remitan directamente bajo sobre con el franqueo de un cuarto de céntimo.

En los puntos donde el número de suscriptores es crecido, se enviarán los periódicos y los ejem-

el juez de primera instancia, conforme á lo dispuesto en el artículo 14 de la ley.

Art. 35. En los juicios verbales se considerará siempre al obrero como litigante pobre.

Art. 36. En los casos señalados en el art. 17 de la ley, tratándose de alegación de dolo, imprudencia ó negligencia en la producción del accidente, se acudirá directamente con la manifestación escrita al Juez de instrucción.

CAPÍTULO IV

DE LAS INTERVENCIONES

Art. 37. Se considerarán dependencias administrativas para recibir los partes motivados por accidente:

- Los Gobiernos civiles.
- Las Delegaciones de policía.
- Las oficinas municipales.

Art. 38. Serán recibidos los partes en las oficinas municipales únicamente en las localidades que no sean capital de provincia.

En las capitales de provincia sólo serán recibidos en las dependencias que señalan las letras *a* y *b* del artículo anterior.

Art. 39. La dependencia que reciba el parte lo dirigirá inmediatamente al Gobierno civil de la provincia respectiva, que acusará recibo de oficio á vuelta de correo.

Art. 40. En los Gobiernos civiles, al recibir el parte, se abrirá un expediente, que sólo constará de una carpeta de titulación y de un índice de los documentos recibidos, registrados y contenidos en la carpeta.

Art. 41. La carpeta del expediente tendrá las siguientes titulaciones, ordenadas conforme al modelo que oficialmente se acuerde:

- Número del expediente.
- Inicial de la letra del primer apellido de la víctima del accidente.
- Nombre y apellidos de la víctima.
- Nombre y apellidos del patrono.
- Clase de industria ó de trabajo.

formalidades indispensables para que en todo tiempo los hechos y los acuerdos puedan tener la debida justificación.

Art. 16. Si el patrono, para los efectos de la dirección de la asistencia médica y certificación de los hechos, designara Facultativos, comunicará á la Autoridad gubernativa el nombre de los designados y las señas de sus domicilios en un plazo que no podrá exceder de cuarenta y ocho horas.

Si no hiciera la designación, se entenderá que los Facultativos que asistan al lesionado tienen implícitamente la representación del patrono.

Art. 17. Si el lesionado ingresare en un hospital, á los Facultativos designados por el patrono se les concederá las mismas atribuciones que á los médicos forenses.

Art. 18. Los Facultativos están obligados á librar las siguientes certificaciones:

- En cuanto se produzca el accidente, la de hallarse el obrero incapacitado para el trabajo.
- En cuanto se obtenga la curación, la de hallarse el obrero en condiciones de volver al trabajo.
- En cuanto se obtenga la curación, resultando incapacidad la en que se califique la incapacidad.
- En caso de muerte, la certificación de defunción.

Art. 19. En las certificaciones á que se refiere el núm. 1.º del artículo anterior, la lesión será descrita lo más detalladamente posible, igualmente que en las del núm. 4.º, y sin en este último caso se practicare la autopsia, se unirán á la certificación los datos que de esa diligencia resultaren.

En las certificaciones á que se refiere el núm. 3.º se describirá, lo más detalladamente posible, la inutilidad resultante.

Art. 20. Librada cada certificación, se facilitará por el patrono copia autorizada con su firma á la Autoridad gubernativa, en un plazo que no excederá de veinticuatro horas.

Art. 21. De las certificaciones á que se refieren los números 2.º y 3.º del art. 18 se dará conocimiento á los lesionados, y si están conformes, lo harán constar, bajo su firma ó la de la persona que les represente, en la misma certificación.

Art. 22. Caso de disconformidad, ya por no conceptuarse el obrero curado, ó por no estar conforme con la calificación de la

plares del *Manual Enciclopédico* en paquetes á consignación de buenos compañeros, que á fin de evitar los continuos extravíos que venían sucediéndose, se han prestado con un altruismo poco frecuente á hacerse cargo de los paquetes y entrega á los suscriptores de su estación.

Los puntos y señores donde se efectúa de la forma mencionada que queda hecho mérito, son:

Castejón.—D. Francisco Zapatería.
 Bilbao.—D. Angel López San Román. (Representante.)
 Burgos.—D. Ponciano Velasco.
 Olloniego.—D. Juan Aleixandre.
 Puente de los Fierros.—D. Emeterio Armiesto.
 Carcagente.—D. Francisco Estrela. (Representante.)
 Gijón (F. C. Langreo).—D. Galo García.
 Pola de Lena.—D. Fructuoso González.
 Sevilla.—D. Domingo García Tallón. (Representante.)
 Valencia (N.).—D. Luis Bas.
 Logroño.—D. Antonio Pozuelo. (Representante.)
 Avilés.—D. Leopoldo Hidalgo.
 Gijón (N.).—D. Ricardo Peñalosa.
 Beasain.—D. Germán Vega.
 Zaragoza (N.).—D. Daniel García.
 Oviedo (N.).—D. Manuel Pérez.
 Monforte.—D. Marcelino Magán.
 Pola de Gordón.—D. Federico Ríñones.
 Ujo.—D. Manuel Rodríguez.
 Villabona (A.).—D. Label Blanco.
 Tarragona.—D. Vicente Martínez. (Representante.)
 Pamplona.—D. Eugenio García.
 Lugo.—D. Antonio Alvarez.
 Betanzos.—D. José González.
 Segovia.—D. Benito Sánchez.
 Venta de Baños.—D. Teresa Garrido.
 Valdestillas.—D. Juan Rodríguez.
 Sanchidrián.—D. Arturo Moreno.
 La Cañada.—D. Gonzalo Madejón.
 Pozuelo.—D. Isidoro Aguayo.
 Medina.—D. Felipe Hernando.
 Villalba.—D. Juan Borrajo.
 Miranda.—D. Manuel Regro. (Representante.)
 Córdoba.—D. Rafael Núñez.
 Salamanca.—D. José Sarasola.
 Barcelona (N.).—D. Félix Sancho.
 San Juan de las Abadesas.—D. Francisco Oriol.
 Sabadell.—D. Mariano Falcuzuela.
 Mollerusa.—D. Francisco Ovis.
 Vich.—D. Antonio Rosell.
 Manresa.—D. Hipólito Rosal.
 Lérida.—D. Antolín Fernández.
 San Andrés.—D. Rodrigo Rodríguez.
 Irún.—D. Daniel Alonso.
 Rentería.—D. Mariano Rojas.
 Pesajes.—Sr. García.
 San Sebastián.—D. Daniel Alvarez.
 Tolosa.—D. Enrique Borredá.
 Zumárraga.—D. Pedro Cañabete.
 Vitoria.—D. José Cañabete.
 Burgos.—D. Daniel Celma.
 Los Corrales.—D. Manuel Rodríguez.
 Madrid 16 Abril 1907. EL ADMINISTRADOR.

Movimiento del personal.

D. León Lobato, interventor en ruta, de Monforte á Madrid; D. Antonio López, mozo estación, de Monforte á Astorga como guarda noche; D. Francisco Peñalosa, jefe, Pajares á Villamanin; D. Antonio Gómez Vigte, jefe, de Oviedo, de jefe á Pajares, D. Juan Rueda, factor, Oviedo á Ujo; D. Raimundo San Juan, jefe, Azucarera á Olloniego; D. Celestino González, jefe, Olloniego á Cercedilla; D. José Luque, inspector principal, Oviedo á Madrid; D. Antonio Lafuente, inspector principal, de Madrid á Oviedo; D. Victoriano Gallego, visitador, de Oviedo á Coruña; D. Epifanio Villegas, factor, Oviedo á Veriña; D. Juan González, meritorio de Oviedo, de factor auxiliar, á Mieres; D. Valentín Peñalosa, factor, de Gijón á Avilés; D. Hermenegildo del Valle, conductor, de Valencia á Carcagente; D. Vicente García, conductor, de Irún á Zaragoza.

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.)

Imp. 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.

— 14 —

inutilidad, el obrero podrá nombrar Facultativos, para que con los del patrono practiquen un nuevo reconocimiento, librando la certificación en que conste la conformidad ó desconformidad de opiniones, documento que autorizarán con sus firmas todos los Profesores actuantes.

Art. 23. En caso de desconformidad, se harán tres copias del documento: una para el patrono, otra para el obrero y otra para el Gobernador civil de la provincia respectiva.

Esta Autoridad remitirá copia de la certificación y de todos los antecedentes relacionados con ella á la Academia de Medicina más inmediata, que dictaminará definitivamente.

Del dictamen de la Academia, que será dirigido al Gobierno civil que promueva la consulta, se remitirán por esta dependencia copias al patrono y al obrero.

Art. 24. El Gobierno, en vista de la experiencia resultante de las aplicaciones de la ley, podrá acordar que se haga un estudio minucioso para redactar un cuadro ó un reglamento de incapacidades para el trabajo.

En tanto regirán las siguientes reglas:

1.^a Se considerarán como incapacidades absolutas las que impidan todo género de trabajo.

2.^a Se considerarán como incapacidades parciales las que impidan el trabajo á que se dedicaba el obrero, pero no otro.

Art. 25. En los casos á que se refiere el párrafo tercero de la disposición 4.^a del art. 5.^o de la ley, se tendrá que hacer constar en la certificación facultativa que la defunción ha sido consecuencia del accidente.

Las reclamaciones, en caso de apelación de las partes interesadas, se regirán por analogía por lo que determinan los artículos 22 y 23.

Art. 26. Aunque se instruya proceso por los motivos á que se refiere el art. 27 de la ley, no se podrán diferir los trámites que en este capítulo se señalan para definir la incapacidad, la sanidad y calificar las inutilidades, á fin de que siempre quede expedita la acción á que alude el art. 18 de la misma ley.

— 15 —

CAPÍTULO III

DE LAS RECLAMACIONES

Art. 27. El obrero víctima del accidente, ó la persona ó personas interesadas, tienen derecho á reclamar ante las Autoridades gubernativas y á demandar al patrono ante el Juez de primera instancia, conforme á lo dispuesto en el art. 14 de la ley.

Art. 28. Las reclamaciones ante la Autoridad administrativa se verificarán siempre que el patrono haya omitido dar conocimiento del accidente ó de alguno de los pormenores detallados en el cap. II, en los plazos que se señalen.

Art. 29. La reclamación ante la Autoridad administrativa se hará por escrito, extendida en papel común y por duplicado, recogiendo el reclamante uno de los ejemplares con el *recibí* del funcionario que reciba y el sello de la dependencia.

Art. 30. Si el parte lo recibiese una Autoridad municipal, conforme á lo indicado en el art. 38, cap. IV de este reglamento, procederá inmediatamente á reclamar del patrono el cumplimiento de la obligación infringida, dando á la vez cuenta del hecho al Gobernador civil de la provincia.

Art. 31. Si la acción administrativa no diese resultado en un plazo de cuarenta y ocho horas, la autoridad reclamante dará cuenta del hecho al juez de primera instancia para que instruya las diligencias por incumplimiento del precepto de la ley, y conocimiento de este trámite al Gobernador civil de la provincia.

Art. 32. Si el parte lo recibiese el gobernador civil, procederá, con relación al patrono y al juez de primera instancia, de igual modo que la autoridad municipal.

Art. 33. Las partes interesadas podrán también reclamar, si fueran desatendidas, ante los gobernadores civiles contra las autoridades municipales, y ante el Ministerio de la Gobernación contra los gobernadores civiles.

Art. 34. Los hechos que no se relacionen con incumplimiento de la ley y que constituyan diferencias de apreciación entre las partes litigantes, serán objeto de la correspondiente demanda ante