

# Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ORGANO 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 Mayo de 1907.

## DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

**HERALDO DE FERROCARRILES**

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

## UN ESTUDIO

Decía en el número pasado de HERALDO DE FERROCARRILES, que lo que era causa de que el personal de ferrocarriles no progresara en su carrera, es la falta de escalafón que regula los ascensos, evitando de esta forma que individuos con escaso número de años de servicio, disfruten de más sueldo que otros que cuentan muchos años, en los cuales desempeñaron trabajos de responsabilidad.

Pero lo que ni á mí ni á nadie ha de ocultarse, es el problema que supone hacer un escalafón para el personal de ferrocarriles.

Tropiézase primero con un inconveniente, y es el de que viviendo muchos del favor y esperando del mismo grandes concesiones, son por este hecho enemigos del escalafón, puesto que éste ha de impedir tales irregularidades, estableciéndose de esta forma una lucha entre los agentes que piden escalafón y los que no lo quieren por entender que ha de perjudicarles en sus miras egoístas, puesto que sus influencias y padrinos nada han de poder hacer para ascenderlo mientras no le corresponda por su número en el escalafón.

Han de ser por tanto los que carecen de influencias, los que todo lo esperan de su trabajo y méritos, los únicos que han de pedir que tal medida se implante.

Esto y la dificultad de colocar por orden á los agentes entre los que existe una diferencia notable entre el número de años y los sueldos, es lo que ha de procurar solucionarse antes de hacer el escalafón.

Sería preciso formar tres escalafones distintos, pues distintos por completo son los servicios de Tracción, Movimiento y Explotación.

Cada uno de estos servicios tendría su escalafón que se podría formar de la manera siguiente:

Agrupaciones en los sueldos á fin de no perjudicar á aquellos que han conseguido un haber que no corresponde á los años de servicio que cuentan. Pongamos un ejemplo, es decir, hagamos el escalafón del personal de explotación, y tendremos:

Primer grupo.—Sueldo de 5.000 pesetas...  
1  
2  
3  
4  
5, etc.

Segundo grupo.—Sueldo de 4.000 pesetas...  
1  
2  
3  
4  
5, etc.

Tercer grupo.—Sueldo de 4.500 pesetas...  
1  
2  
3  
4  
5, etc.

En cada grupo figurarían por orden de antigüedad en la Compañía, aquellos agentes que disfrutasen el mismo sueldo, correspondiendo, por tanto, ascender al sueldo inmediato superior al que figura el primero en el grupo inmediato inferior.

Entiendo que no hay otra forma de evitar que impere el favoritismo, dejando, por tanto, la palabra á quien quiera aportar su opinión para llegar de una vez, según decía en el número pasado, á saber si queremos ó no El Escalafón.

UN INSPECTOR.

## SOLIDARIDAD

Cuando supimos que en Cataluña se había formado un partido titulado Solidaridad Catalana, nos

alegramos, sinceramente hablando, y esta alegría aumentó cuando supimos que habían obtenido un triunfo tan colosal como colosal fué la derrota de los que, pregonando que la unión es fuerza, se pusieron enfrente de la Solidaridad Catalana.

Somos tan ardientes y entusiastas defensores de todo cuanto sea unión y solidaridad, que no hemos podido renunciar al deseo de ocuparnos de asunto de tanta trascendencia, siquiera sea brevemente, porque, fieles siempre á nuestro programa, nos vemos por ello precisados á no poder hablar de esta cuestión, como de todas aquellas que tengan un carácter político-religioso, y, á decir verdad, que en esta ocasión lamentamos tener que permanecer en absoluta neutralidad.

Decíamos en uno de nuestros primeros números, y en un artículo titulado «No votamos», que no pertenecíamos á partido político alguno, y que en nuestra calidad de redactores de HERALDO DE FERROCARRILES, no podíamos aunarnos á ningún bando ni figurar en tal ó cual grupo.

Particularmente podemos ser republicanos, carlistas, liberales, libertarios inclusive.

Decíamos que en el terreno que ocupamos, como afectos á este periódico, no tenemos partido político alguno, seremos de aquél que de una manera práctica y positiva haga algo beneficioso para nosotros, y repetimos que como tales redactores de HERALDO DE FERROCARRILES, no figuramos en ningún grupo político. Sonnos igual los radicales que los conservadores; los socialistas que los integristas, y el que tome á su cargo la defensa del personal ferroviario, y que levante su voz y diga lo que somos y cómo vivimos, ese será el que se lleve nuestros votos, y aquel que tal haga, llámese carlista ó liberal, será el que representará nuestro partido, y entre tanto esto sucede, permaneceremos distanciados de todos los políticos, llámense como se llamen, sean quienes fuesen.

Y hacemos esta observación, porque al ver que aplaudimos á la Solidaridad Catalana, pudiera interpretarse como aplauso político; no, aplaudir á la solidaridad es aplaudir á la unión, á esa igualdad y fraternidad que predicán los que, con miras egoístas, se han colocado enfrente de lo que ha de salvar á las naciones, á las colectividades, á la familia; la unión, la solidaridad.

Conste, pues, que á la unión le otorga siempre su aplauso este periódico, porque de algo ha de servirnos el venir sosteniendo desde el 1.º de Agosto de 1905 que la unión es la fuerza.

## Las primas al personal de M. Z. A.

Desde que en la Compañía del Norte empezó á circular la versión del reparto próximo de primas á su personal, se han acercado á nuestra Redacción más de una vez, varios empleados de la Empresa de M. Z. A., dándonos á conocer el modo y forma en que les retribuye aquella Compañía, y para que interese de los altos poderes de la misma, el que, á semejanza de la del Norte, se tome alguna iniciativa que beneficie á personal tan laborioso como sufrido.

A tal propósito, recordamos que el año anterior la mencionada Compañía dió á cierto número de sus empleados, pero muy corto, una gratificación que por lo pequeña no le damos el título de prima, así como porque tal gratificación no fué de carácter general.

Comparaciones siempre resultaron odiosas, pero sin embargo, en este caso permítasenos simplemente

te para poner de manifiesto que, siendo próspera la situación financiera por que atraviesa la Compañía de Alicante á juzgar por las cantidades que se consignan en sus boletines de ingresos y siendo éstos sinónimos de los de la del Norte, conforme en ésta se da anualmente la prima de todos conocida, con lo cual se constituye una ayuda poderosa á sus empleados, mitigando así en algún tanto las múltiples vicisitudes y contrariedades que constituye para los empleados ferroviarios el resolver el arduo y difícil problema de la vida, se estudie también el medio de que en aquélla pueda distribuirse un dividendo análogo.

Esperamos que la Dirección de la Compañía en cuestión atenderá nuestros ruegos, que son los de los empleados que nos han visitado, y elevando la consulta al Comité respectivo, recaiga una solución favorable para nuestros queridos compañeros.

## Nuestro trabajo es común.

En más de una ocasión, en muchas, han llegado á nuestro poder y llegan lamentaciones y quejas de tal ó cual clase de personal ferroviario perteneciente á una ú otra Compañía pidiendo que este periódico se ocupe de la clase en cuestión, y quejándose de que HERALDO DE FERROCARRILES nada ha hablado de ellos.

Para que lo hagamos empiezan siempre su labor puntualizando que el personal de la clase que se nos dirige es el que más trabaja, el que más labor produce á su Compañía, al que peor se le remunera, el que menos asciende, etc., etc.

Efectivamente, que en todos ó casi todos los números publicados hasta se encuentran artículos dedicados á alguna ó algunas de las fracciones diferentes en que se halla dividido el personal ferroviario, pues dejaríamos de cumplir con nuestra principal misión si no diéramos cabida en nuestras columnas á todo aquello que, siendo lógico y razonable, al par que respetuoso, trate de corregir deficiencias ó colocar en terreno justo y de equidad las diferentes partes integrantes del todo, traducido en este caso por el personal de ferrocarriles.

Conforme no hemos tenido, tenemos ni tendremos matiz alguno político, tampoco encontramos predilección por determinado personal, pues este órgano, dedicado á la clase ferroviaria en general, no encuentra ni ve más que queridos compañeros en todos los que ofrecen el producto de su trabajo á las redes ferroviarias españolas, ya pertenezcan á la Compañía de Alicante, Norte, Andaluces, etc., y, fieles á nuestro compromiso, al facilitársenos detalles, pruebas, pormenores, atendemos los ruegos, las observaciones de todos los que llegan hasta nosotros; pero, ¿cómo tratar asuntos con desconocimiento de causa? ¿Cómo proponer mejoras sin conocimiento del mal?

Por otra parte, hemos publicado y seguiremos publicando multitud de artículos doctrinales, en los que, puntualizando sistemas para ordenadores y subalternos, precisaban los inconvenientes del régimen empleado. Esta práctica ni puede ni podrá afectar sólo á una de esas agrupaciones de agentes de determinada Compañía; sino al personal de todas, y aun á éstas.

En el último número y en el artículo titulado «Plus ultra», como en otros de igual matiz, se decía que si HERALDO DE FERROCARRILES llegase á contar con las fuerzas que requiere, como consecuencia de la solidaridad y unión, así como teniendo absoluta confianza en las mismas, llegaría á penetrar en te-



rreno que ni seguramente habrán pensado los que de manera más avanzada puedan pensar en esta materia, pues, ¿cómo emprender la lucha encarnizada sin elementos? En nadie más que en todos los empleados de ferrocarriles, identifica los ante el mismo régimen y sistema, está la fuerza, que, contrariando toda oposición viciosa, ha de hacer pueda llegar día en que ondee, con todas sus galas, el pabellón de la equidad y justicia, tan vejado, por desgracia de todos, en la actualidad, repitiendo, como he dicho anteriormente, que nuestras columnas están siempre propicias á admitir cuanto se le manifieste, siendo de sensatez y corrección, pues no en balde podemos decir que no nos gufa en nuestra labor constante y asidua otra finalidad que la de regenerar una clase tan apática y abandonada.

SASFRI.

## ¿Se hará el túnel?

De nuestro colega *Tierra baja*, de Alcañiz, transcribimos el artículo información que expresamos á continuación:

«Nada menos que hace un siglo se agita la idea en Francia é Inglaterra de abreviar las distancias, abriendo un túnel submarino.

Siendo Napoleón el Grande primer cónsul, le propuso el ingeniero Mathien perforar dos galerías, una para la evacuación de las aguas, y otra para el paso de personas y mercancías, con paradas de caballos de posta en esta última.

Pero esta idea no prosperó por entonces.

Treinta y seis años empleó otro ingeniero francés Mr. Gamoad, en estudiar el medio de establecer un paso en el estrecho de Calais, ya por un túnel metálico, construido como los tubos de un anteojito, ya por un puente de piedra, ya por medio de un istmo artificial entre Calais y Dover, y por fin, un verdadero túnel submarino, de nueve metros de anchura y siete de altura.

Este hubiera costado 180 millones y tiempo de diez años.

Tocóle luego el turno á Mr. Lowe, ingeniero inglés, que imaginó la construcción de dos túneles submarinos que debían ventilarse mutuamente.

Otro inglés, sir Hawshaw, fué á París en 1869 á proponer á Napoleón III la perforación de un solo túnel.

Dicen que este era el mejor proyecto de los que hasta entonces se habían presentado.

El Gobierno inglés se opuso siempre á todos estos proyectos, hasta que en 1874 autorizó el Parlamento la formación de una Compañía á tal objeto, principiando los trabajos algunos años después, con la base de los sondeos practicados por Hawshaw, trabajos que cesaron en 1883, por la oposición que les hacía el ministro de Comercio.

A 2000 metros se hace ascender la longitud de la galería construída en Inglaterra, y á poco menos la de la parte de Francia.

El célebre lord Palmerstón, dice el autor del artículo de que tomamos estos datos, fué siempre enemigo del túnel, en términos que opinaba que la distancia entre Francia é Inglaterra era demasiado corta.

Y á su imitación, otros ingleses han hecho siempre oposición sistemática, si se quiere, y si se ha modificado algo su manera de pensar, luego se han arrepentido.

Recientemente parecía que se habían suavizado las asperezas y que al fin se iba á construir ese túnel; pero el Gobierno inglés acaba de manifestar su oposición, fundándose en que causaría la ruina de la marina mercante, y principalmente del cabotaje, y que haría perder á Inglaterra las ventajas que le proporciona el ser una isla protegida, como ellos dicen, por la cinta de plata del mar.

Pero esto es un pretexto, como lo es también la negativa á implantar el sistema métrico decimal, fundándose en que ese cambio ocasionaría un gran desembolso al pequeño comerciante, al mercader al detall.

Para ello, ó sea para que se vea que son pretextos solamente, basta recordar que la opinión pública acogió mal en Inglaterra el proyecto de establecer un servicio periódico de barcos de vapor, entre Dover y Calais, cuando se descubrió la navegación á vapor.

Mas tratándose de una obra de paz y civilización, es de suponer que con el tiempo se haga opinión en favor del túnel submarino, estrechándose de este modo los lazos de simpatía y amistad que hoy existen entre las dos antiguas rivales que tuvieron entre sí la guerra más larga que registra la historia.

S.

## COMUNICADO

Señor director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor mío y de mi más distinguida consideración: Ruego á usted se sirva publicar en el periódico de su digna dirección el presente artículo:

Los conductores y guardafrenos de la Compañía de Madrid, Cáceres y Portugal y Oeste de España, han proyectado elevar á la Superioridad una solicitud en súplica de que les conceda aumento de sueldo, pues todos los años se aumenta el sueldo y se asciende á los altos agentes y demás servicios, y estos modestos empleados están durante bastante tiempo postergados tanto en ascenso como en sueldo, sin que un alma caritativa se compadezca de ellos siendo un servicio, que después de pasar tantas amarguras en invierno y en verano y tener mucho servicio, se les tenga de esa forma olvidados.

No guardando, además, proporción la categoría de de dichos agentes con el sueldo, pues un conductor de tercera clase tiene anualmente 960 pesetas, el guardafreno de primera tiene también 960 pesetas, igual sueldo que el conductor; el guardafreno de segunda, 900 pesetas, y de tercera 840 pesetas; este último agente mucho menos, en comparación, que un mozo de estación de otra Empresa, teniendo, además, los conductores de gasto de viaje ó salida un céntimo por kilómetro y los guardafrenos medio céntimo por kilómetro.

También sería para mi concepto, de justicia, que dicha Empresa pusiera á los guardafrenos las mismas salidas ó gasto de viaje que á los conductores, porque si bien es verdad que un conductor ó jefe de tren tiene más responsabilidad, también tiene más sueldo con arreglo á su categoría, y si tratamos de las penalidades de la vida que pasan en el servicio estos agentes, pasan mucho menos los conductores que los guardafrenos, pues el conductor, siempre, aunque también es penoso el servicio, tiene más defensa metido en su furgón yendo resguardado de toda clase de tiempo que reine, y el guardafreno es todo lo contrario, tanto en invierno como en verano tiene que ir en garitas, en las que les penetra todo el temporal que haga, pasando más penalidades y destrozando mucha más ropa que los conductores.

Es digno y de justicia que dicha Superioridad apruebe lo que piden estos modestos y honrados empleados que exponen la vida durante su viaje, encontrándose á la vejez con muchos dolores que adquieren á fuerza del servicio tan penoso, como es el de trenes.

Dándole á usted, señor director, las gracias anticipadas y poniéndome á su disposición, se repite de usted, s. s. q. b. s. m.,

PEDRO LÓPEZ DEL VILLAR.

Madrid 6 de Mayo 1907.

## Iniciativa plausible.

Personal de trenes afecto á la Inspección principal de Asturias, nos envía para su publicación, la circular dada al mismo con fecha 12 de Abril próximo pasado, por el inspector de aquella región señor Lafuente, y que copiada á la letra dice:

«Al personal de trenes.

Quando por falta de tiempo, mal cargue ó por otra circunstancia no pueda reconocer los vagones de detalle, tanto en León como en Gijón, lo mismo que en cualquiera otra estación que le entregaran vagones de segunda categoría ya cargados, le recomiendo exijan en el libro de entrega la protesta expresiva de la forma en que reciba los vagones, y cada vez que esto ocurra, me dará conocimiento mandando copia á esta oficina de lo que en el libro se haga constar.

Tome buena nota de la presente para el más exacto cumplimiento, y acúseme recibió de la presente.— Firmado.— El inspector principal, Antonio Lafuente.»

Seguramente que todos los que tengan alguna noción de lo que es el servicio de trenes, no dejarán de reconocer que sus agentes son frecuentemente víctimas de grandes responsabilidades, en muchas ocasiones ajenas, por cuanto que en las estaciones les obligan á hacerse entrega de mercancías aglomeradas que no pueden confrontar con documentación ni examinar sus condiciones, so pena de descargar los vagones, y esto no lo tolera ningún jefe, á pretexto de que con la operación se retrasarían los trenes, y de cuyo mal también resultarían responsables los agentes de trenes.

El Sr. Lafuente, dándose cuenta de tal anomalía, ha publicado la circular de que nos ocupamos, y por cuya iniciativa le felicitamos, así como al personal de la citada Inspección de Asturias, puesto que con tal medida se ha de hacer justicia á todos sin distinción de categorías ni clases.

## ESTADÍSTICA

A continuación publicamos una notable estadística que vemos inserta en nuestro querido colega la *Gaceta de los Caminos de Hierro*.

### INGRESOS DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

COMPAÑÍAS	PERIODO de explotación	Kilómetros....	Ingresos totales en pesetas				Ingresos desde 1.º de Febrero	
			1907		1906		1907	1906
			Brutos	Por kilóm.	Brutos	Por kilóm.		
ESPAÑOLAS								
Norte de España.....	11 á 20 Abril.....	3681	3.188.655	866,24	2.734.768	742,94	33.073.289	32.229.176
Madrid-Zaragoza-Alicante.	11 á 20 Abril.....	3650	2.983.507	817,39	2.766.875	755,30	31.192.393	30.534.255
Andaluces.....	16 á 22 Abril.....	1083	376.330	347,48	375.951	347,13	5.709.765	5.968.188
Madrid-Cáceres-Portugal..	21 á 30 Abril.....	429	138.226	322,20	137.367	320,20	1.429.466	1.420.196
Plasencia-Astorga (Oeste).	21 á 30 Abril.....	348	89.660	257,64	80.139	250,28	1.046.463	1.109.316
Medina-Zamora-Orense-V..	1 á 31 Marzo.....	299	86.262	1.021,64	322.670	1.112,61	974.144	965.075
La Robla-Valmaseda-Luc.*	"	284	"	"	"	"	"	"
Linares-Almería (Sur)....	16 á 22 Abril.....	246	91.974	373,87	102.851	418,09	1.429.788	1.515.619
Zafra-Huelva.....	16 á 22 Abril.....	180	67.748	376,37	53.139	295,21	1.144.138	969.523
Santander-Bilbao.....	1 á 31 Marzo.....	131	74.939	2.067,44	297.875	2.273,86	877.534	880.653
Medina del C. Salamanca..	2 á 8 Abril.....	77	23.300	302,61	22.890	297,28	351.433	283.094
Manresa-Berga.....	1.º Enero á 31 Marzo	72	254.886	3.540,08	224.093	3.112,40	254.886	224.093



EN LA COMPAÑIA DE MADRID A CACERES Y PORTUGAL

La referida Compañía ha distribuido entre su personal, recientemente, los oportunos cuadros de ascensos, de los que, y por conducto de nuestro querido representante en Salamanca, llegan á conocimiento de nosotros los que siguen:

Wilhelmo Jiménez, maquinista de segunda clase, ascendido á primera; Víctor Medina, de tercera, á segunda; Manuel Molina, de tercera, á segunda; Eusebio Montón, de tercera, á segunda; Francisco Polo, de cuarta, á tercera; Ildefonso de la Fuente, de cuarta, á tercera; Félix Arauzo, fogonero de primera clase, á maquinista de cuarta; Manuel Mendoza, de primera, á cuarta; Joaquín Lozano, de segunda, á fogonero de primera; Felipe Naveira, de segunda, á primera; Alfredo Gutiérrez, de segunda, á primera; Bernardino Montenegro, de segunda, á primera; Florencio González, ayudante de montador, ascendido á fogonero de segunda; Patricio Ginto, á ídem de segunda; Felipe Gutiérrez, á ídem de segunda; Rufo Manzano, á ídem de segunda, y traslado del depósito de Madrid al de Salamanca al maquinista de tercera clase D. Francisco López.

Reciban nuestra más cordial felicitación los compañeros anotados, y que podamos por la misma razón, felicitarles muy en breve.

LOS MERITORIOS

Bajo este mismo epígrafe, y en el número correspondiente al 1.º de Abril, de HERALDO DE FERROCARRILES, se hacen eco de continuadas quejas y lamentaciones, por la triste situación de los que ingresaron en las empresas ferroviarias en calidad de «meritorios».

Que esto suceda nada tiene de extraño, como lo demuestran los números del periódico *La Asociación de Empleados*, y á la que tengo el gusto de pertenecer, puesto que no se recibe uno que no dé cuenta del ingreso en las Compañías de alumnos de la Academia sostenida por dicha Asociación.

Con mis cortas aptitudes, no he de disputar la de los que tanto bueno están haciendo, al poner en condiciones de ingreso en las Compañías, y aun ganando sueldo, á jóvenes sin más práctica que la que se les da en la Academia citada, aun cuando creo que no faltarán también socios que pensando tan torpemente como yo, lleguen á creer que el dinero que se les descuenta de sus pagas no es sólo para enjugar lágrimas, sino para que puedan tener enseñanza los hijos de otros socios, lo cual resulta un tanto injusto, á mi entender; pues se ha de pensar que ese mismo dinero, destinado á la enseñanza, á él han contribuido los mismos meritorios, siendo causa para que los alumnos de la Academia entren por la puerta falsa, dejando á aquéllos en espera de gratas órdenes.

Si los primeros poseen tan vastos conocimientos, es muy natural que las Compañías prescindan de consideraciones y les admitan como empleados, pues por propio interés deben hacerlo; pero lo que no se explica es que una Asociación creada para fines benéficos, se ocupe de recomendar á los hijos de unos cuantos asociados, con detrimento de los demás.

JOSÉ PÉREZ.

Palencia 23 de Abril de 1907.

Los obreros de la vía.

En un bien escrito artículo que se nos remite, y el cual no podemos publicar por falta de espacio, se nos dice tratando de los mozos de estación de la Compañía del Norte, que se espera sea atendida favorablemente la solicitud que aquellos honrados trabajadores hicieron pidiendo algún pequeño aumento en sus salarios.

Confiamos en ello y tendremos una verdadera satisfacción con que sean atendidos en su humilde petición. Y ya que de esto tratamos, hemos de decir que en atenta carta que nos dirigen los obreros de la vía que prestan servicio en la Compañía de Madrid á Zaragoza y Alicante, nos ruegan intercedamos cerca de la Dirección para que se les aumente

su exiguo jornal, incapaz de atender á las más penosas necesidades.

Con razón sobrada se quejan estos honrados trabajadores del impropio trabajo que desempeñan y de la escasa retribución que se les otorga, y es de esperar que se conceda algún aumento, siquiera sea pequeño, á tan sufridos obreros dignos de que se les atienda.

NOTICIAS VARIAS

Construcción de edificios del Norte.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España ha anunciado un concurso para la ejecución en la Estación de Madrid de las siguientes construcciones:

Rotonda de máquinas.  
Edificio para oficinas y almacén.  
Dormitorio de maquinistas y cuartos de baño.  
Lamparera y almacén de petróleo.  
Arenero.  
Leñera.  
Urinarios y retretes.

A este efecto, se abre un plazo de veinte días que empezará el 26 del corriente para la presentación de proposiciones.

Operación importante.

El dignísimo é inteligente profesor dentista don Juan Nájera, tan querido y estimado por todo el personal ferroviario de Valencia, acaba de hacer una operación difícilísima en la dentadura á la señorita Castro, hija de nuestro querido amigo y representante en Valencia, D. Juan Castro.

Muy cordialmente felicitamos á la operada y á sus cariñosos padres, y en cuanto al Sr. Nájera, le enviamos con nuestra felicitación el firme testimonio de nuestra sincera amistad por este nuevo éxito obtenido en su delicada profesión.

Junta.

En cumplimiento de lo dispuesto en la base 8.ª de los Estatutos y art. 58 del Reglamento, la Asociación

medios insuficientes de personal ó de material y utilizar personal inepto en obras peligrosas sin la debida dirección.

Art. 60. Las responsabilidades que se derivan del incumplimiento de las obligaciones consignadas en los artículos anteriores y las faltas que también se precisan, se juzgarán con arreglo á lo prescrito en el art. 17 de la ley de Accidentes.

Art. 61. La previsión de los accidentes es obligatoria en su grado máximo cuando se trate del trabajo de los niños.

Art. 62. La adopción de las medidas posibles de seguridad no dispensa al patrono del pago de las indemnizaciones que la ley determina, teniéndose en cuenta únicamente para apreciar la responsabilidad civil ó criminal que pudiera existir.

Art. 63. Los artículos 17 y 18 de la ley se refieren tanto al obrero como al patrono.

Art. 64. La falta de medidas preventivas en el grado é importancia que determina este reglamento, y el incumplimiento de las disposiciones de la ley de 30 de Enero de 1900, será motivo suficiente para que se aumente en una mitad las indemnizaciones que corresponden á los obreros con independencia de toda clase de responsabilidades.

Art. 65. La Junta técnica de accidentes del trabajo dará la mayor publicidad posible al conocimiento de los nuevos mecanismos que se inventen, así como á los experimentos de los que se ensayen en sus gabinetes, para que la inclusión en el Catálogo y la declaración de necesidad del empleo esté rodeada de las mayores garantías de acierto.

Art. 66. El reglamento especial de la Junta técnica determinará el servicio del Museo y Gabinete de experimentación, en relación con los industriales y constructores para los fines de la prevención de accidentes, facilitando el conocimiento y empleo de los mecanismos especiales de seguridad.

f) claves de registro.

Art. 42. Los expedientes se colocarán en casilleros, dispuestos por orden alfabético del primer apellido.

Permanecerán en estos casilleros hasta que se acuerde la cancelación, que será siempre motivada por haberse cumplido en todos sus trámites los efectos de la ley. Acordada la cancelación, los expedientes pasarán al Archivo de la dependencia.

Art. 43. Se llevarán además en cada Gobierno civil dos libros registros:

- 1.º Libro de registro de accidentes.
- 2.º Libro de anotaciones alfabéticas.

En el primer libro, cada hoja estará dispuesta para las anotaciones correspondientes á un solo expediente.

En el segundo libro sólo constarán el nombre y apellidos de la víctima inscritos en el orden de la inicial divisoria correspondiente al primer apellido, y con referencias á las páginas en que conste la inscripción en el libro registro de accidentes.

Por el Ministerio de la Gobernación se publicarán los modelos de cada uno de esos libros.

Art. 44. Los Gobernadores civiles remitirán al Ministerio de la Gobernación los siguientes documentos:

a) Una nota autorizada con la firma del Gobernador y la del Secretario y con el sello de la dependencia.

Esta nota contendrá, en primer término, el nombre y apellidos de la víctima del accidente y los pormenores que consten en el modelo que se publique.

b) Las hojas estadísticas, llenadas conforme á los datos del modelo.

Art. 45. Con las notas autorizadas se organizará en el Ministerio de la Gobernación, en casilleros convenientemente dispuestos, un Registro general.

Las hojas estadísticas servirán para hacer las distintas clasificaciones que ha de comprender la estadística de los accidentes del trabajo.

Las notas autorizadas se cancelarán al acordarse la cancelación de cada expediente.

Art. 46. Las hojas estadísticas serán individuales para cada caso



general de Empleados y obreros de ferrocarriles de España, celebrará Junta general ordinaria el 26 de Mayo corriente, á las dos y media de la tarde, en el domicilio social, Luna, 29, con la siguiente

ORDEN DEL DÍA

- 1.º Lectura del acta de la sesión anterior.
- 2.º Notificación de representación de las líneas.
- 3.º Lectura de la Memoria correspondiente á 1906 y aprobación de las cuentas.
- 4.º Propuestas de demarcaciones para la designación de vocales adjuntos, según el art. 47 del Reglamento.
- 5.º Nombramiento de la Comisión de elecciones, según previene el art. 124 del Reglamento.
- 6.º Nombramiento de los individuos del Consejo de Intervención y Estadística, cuyas vacantes existen.
- 7.º Dictamen de la Comisión para ampliación de anticipos y para estudiar el medio de allegar recursos.
- 8.º Expediente de pensión, por inutilidad física, incoado á instancia del socio 18.217, D. Eriberto Alarcón.

Fábrica de gorras.

Recomendamos la gran fábrica de gorras de los señores Hijos de Rubio, cuyo anuncio va inserto en la cuarta plana de este periódico.

La prontitud, esmero y economía con que se sirven los pedidos, nos obliga á recomendar esta fábrica á nuestros suscriptores.

El tipo del cambio.

Por Real orden del Ministerio de Hacienda se declara que el término medio del cambio de francos en el mes pasado, ha sido el de 10,79 por 100, que será el recargo que deberá imponerse á las fracciones inferiores á 10 pesetas y á los adeudos por declaración verbal de viajeros que se liquiden en las Administraciones de Aduanas durante el mes de Mayo, y que han de percibirse en moneda de plata.

Buzón administrativo.

J. Yagüez.—Representante.—Luchana.—Recibimos su carta liquidación y recibos que á la misma acompañaban.

J. Sarasola.—Representante.—Salamanca.—Gracias mil por todo y queda usted complacido.

Suscriptor núm. 3.981.—Recibido su artículo «A los compañeros. Permitanos usted le roguemos haga un estudio más detenido sobre el de «Un estudio», publicado en nuestro número anterior, procediendo, en consecuencia del mismo, pues no á otra cosa sino á falta de examen puede atribuirse lo incongruente de su citado «A los compañeros», que seguramente sabe hacer mejor. No obstante, si usted insiste, se publicará con nota de Redacción.

López del Villar.—Madrid.—Queda usted complacido y nosotros á sus órdenes.

Movimiento de personal.

D. Antonio Sirvent, guardafreno, de Barcelona á Madrid; D. Ceferino García, guardafreno, de Barcelona á Madrid; D. Camilo Solé, factor, de Manlleu á Tardienta; D. Victor Alvarado, mozo, de La Garriga á Bellpuig; D. Enrique Serrano, de Oviedo á Madrid, como mozo de tren; D. Octavio Vázquez, factor, de San Juan de Nieva á La Robla; D. Alvaro Páje, factor, de La Robla á San Juan de Nieva; D. Juan Monjas, interventor de Ruta, de Gijón á Barcelona; D. José Buisán, inter-

ventor de Ruta, de Barcelona á Palencia; D. José Peral, empleado Intervención, á interventor de ruta en Gijón; D. Constantino Mariscal, factor, San Juan de Nieva á Soto de Rey; D. Victoriano Quintana, factor, Soto de Rey á San Juan de Nieva.

Son muchas

las cartas que de distintos puntos llegan á nuestras manos en las cuales se nos ruega nos ocupemos de un asunto que para muchos compañeros tiene un vital interés.

Se trata de que las Empresas levanten los castigos impuestos á su personal, y los que nos escriben se fundan en que de esta forma las Compañías podrían, con motivo del natalicio del príncipe, hacer algo por aquellos á quienes se castigó siendo sus faltas leves.

No hemos de ser nosotros los que nos oponamos á tal cosa, y en su consecuencia pedimos á las Compañías la gracia de que tratamos, si bien no hemos de ocultar que dudamos del éxito de nuestras gestiones.

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

GRAN FÁBRICA 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.

— 18 —

de accidente, y comprenderán los datos para hacer las siguientes clasificaciones:

Clase de industria ó de trabajo.

Lesión producida, especificando el diagnóstico de la lesión y la calificación de la inutilidad.

Horas de jornada en la industria ó trabajo.

Hora en que se produjo el accidente.

Edad del obrero.

Indemnización otorgada.

Art. 47. La estadística de los accidentes del trabajo se publicará anualmente en la *Gaceta* con los datos comprendidos en el artículo anterior y otros que se conceptúen oportunos.

Al publicarse la Estadística del trabajo se incorporará á ella la de los accidentes.

Art. 48. La acción administrativa se limitará, en los casos de desenvolvimiento normal de la ley, á un mero registro de accidente.

En los casos en que la ley resulte desatendida ó entorpecida por el patrono que no cumpla los trámites que en la ley y en este reglamento se establecen, la Administración favorecerá, siempre que sean pertinentes, las declaraciones del obrero.

Art. 49. El trámite administrativo se dirigirá primeramente á reclamar del patrono el cumplimiento del precepto infringido, y si esta intervención resultare ineficaz, dará conocimiento al Juez competente á los efectos del art. 14 de la ley.

Art. 50. Cualquier dependencia administrativa de las indicadas en el art. 38 está obligada á dar inmediato conocimiento al Gobernador civil de la provincia, siempre que le conste que la ley ha sido desatendida ó entorpecida y no se haya producido reclamación por parte del obrero, ó esta reclamación resultare ineficaz.

Los Gobiernos civiles se dirigirán al patrono ó Juez competente, según lo establecido en el artículo anterior.

Art. 51. De las gestiones verificadas gubernativamente y de sus resultados se dará conocimiento al Ministerio de la Gobernación, que las extractará en las notas autorizadas y las tendrá en cuenta para los fines estadísticos y demás que proceda.

Art. 52. El Ministerio de la Gobernación no intervendrá más que cuando las partes interesadas recurran á él en queja contra las

— 19 —

Autoridades administrativas por incumplimiento de las obligaciones que les incumben.

CAPÍTULO V

PREVISIÓN DE LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO

Art. 53. Los patronos tienen el deber de emplear en las fábricas, talleres y obras todas las medidas posibles para la seguridad de sus operarios.

Art. 54. Son obligatorias las medidas de seguridad que se emplean habitualmente en talleres y en obras, tales como las barandillas ó redes defensivas en los andamiajes; las vallas en los pozos y zanjas de los talleres; los avisos y señales para dar fuego á los barrenos; los frenos y fladores para las máquinas de elevación y de transporte, y, en general, todas las de uso y práctica corriente.

Art. 55. Son también obligatorias las medidas de precaución que racionalmente y en armonía con las actualmente usadas correspondan á nuevos trabajos ó procedimientos, aplicando al efecto las prevenciones posibles con arreglo al adelanto de las ciencias y de la tecnología.

Art. 56. Será causa de responsabilidad para los patronos el incumplimiento de las medidas que dicte el Gobierno de acuerdo con la Junta técnica, para la previsión de los accidentes, con el fin de aplicar aparatos y mecanismos especiales destinados á la seguridad de los operarios.

Art. 57. Las medidas materiales que se traducen en la adición de mecanismos preventivos para disminuir los riesgos propios de cada trabajo, se deben aplicar con la mira de defender también al obrero contra las imprudencias que son consecuencia forzosa de la continuidad de las manipulaciones que ofrecen peligro.

Art. 58. Además de los aparatos preservativos, obligatorios en virtud de los artículos anteriores, se declararán de necesidad los reglamentos de Policía ó Higiene en uso en los talleres bien organizados y las disposiciones especiales de este género que dicte el Gobierno de acuerdo con la Junta técnica.

Art. 59. Se declaran faltas de previsión el empleo de máquinas y aparatos en mal estado, la ejecución de una obra ó trabajo con