

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIODICO QUINCENAL, ORGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCION:

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

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

Madrid 1.º de Noviembre de 1907.

DIRIJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

ADHESIONES RECIBIDAS SOBRE EL ESCALAFÓN

EN PRO

3.036

EN CONTRA

6

DEMOSTRANDO

Respetadísimas han sido para nosotros todas cuantas opiniones se nos han enviado desde que este periódico á iniciativa de «Un inspector», emprendió su campaña sobre el Escalafón. Tanto se ha dicho, y entre ello tanto bueno, por lo menos en mi pobre y modestísimo criterio, que pretender ir más allá es tarea ardua y espinosa, sin exponerse ó á repetir lo ya manifestado ó en otro caso, á presentar sistemas y soluciones cuya implantación resulten muy deficientes, comparadas con las ya publicadas, y en su consecuencia, no he de pretender yo ni por un solo momento en este artículo, aportar para cuestión tan capital, un nuevo régimen que estime más ventajoso y de mayor utilidad que los ya enunciados. Persigo otro objeto, y es el de exponer un razonamiento sencillo y lacónico en lo posible, para demostrar á los adversos á la implantación del Escalafón, que su opinión es errónea.

He pretendido convencerme, previo un estudio detenido y minucioso, de las desventajas y contrariedades que pudiera encerrar para el personal ferroviario la implantación de dicho régimen, y sin preámbulos ni rodeos de ninguna clase, no tengo inconveniente alguno en confesar mi impotencia para descubrir tales dificultades y deficiencias; muy por el contrario, no acierto á explicarme cómo tratándose de una ley reguladora, en la que su magnitud y justicia son intangibles, pueda ser rechazada por algunos de los mismos individuos y por alguna de las partes constituyentes de la entidad á que había de aplicarse.

Buen argumento y de fuerza ha de ser para probar sus beneficios la observación de que todos los Cuerpos debidamente constituidos, han requerido la implantación del Escalafón, no cesando un momento en sus trabajos hasta conseguirlo. Pero prosigamos para rebatir las consideraciones que *en contra* se han dado á conocer diferentes veces.

Se ha considerado como inconveniente gravísimo é irresoluble los perjuicios que ocasionaría para Compañías y personal, el cambio de este último de uno á otro Servicio ó Divisiones por cultivarse en cada uno asuntos de materia completamente diferente y para alguno de los que se precisa poseer tecnicismo que el individuo con raras excepciones no podría asimilarse con la rapidez necesaria, profetizándose que para tal sistema había de requerirse personal con conocimientos universales ferroviarios, que como se comprenderá no abundan.

Dicho así el principio, sin ninguna otra consideración, resulta efectivamente, inhíble; más permítanme

los que así piensan; ¿qué dificultad ni razón existe para que no pueda establecerse un Escalafón por Servicio ó uno entre varios similares? Creo que ninguno, y allá va la demostración.

Militares son los diferentes regimientos de Infantería que conocemos; militares son los múltiples escuadrones que forman el Arma de Caballería, como asimismo lo son también los ingenieros, artilleros, carabineros, marinos, etc., pero, sin embargo, de ser todos militares y estar todos afectos al mismo fin, por ser su reglamentación interior de índole distinta, por requerirse en algunos casos ese tecnicismo que no encaja ni cuadra de uno á otro, cada Cuerpo ó Arma tiene un Escalafón que les regula y ordena, pudiendo agregarse que, por numerosa que pueda resultar la clase ferroviaria, siempre será mezquina y diminuta ante las proporciones de la militar.

¿Qué cómo se ha de formar ese escalafón por Servicios ó Divisiones? Molesto y prolijo sería repetir tantas y tantas formas como desde las columnas de **HERALDO DE FERROCARRILES** se han emitido, y entre ellas, creo que algunas muy aceptables.

Por otra parte, se estima, según hemos anotado, que ese trasiego de personal entre los Servicios distintos con motivo de los ascensos, no podría llevarse á cabo por desconocimientos de materia y modo de desenvolverla por parte del individuo trasladado, y con cuya práctica resultaría que, el último de los meritorios estaría más enterado que el empleado que fuese á cubrir la vacante de otro ó la de jefe de Sección.

Pues bien; considerando como nula la solución indicada, y aun bajo el principio de no existir otro recurso que el de llevar á cabo tales mutaciones, ¿qué otra cosa se hace hoy en la mayoría de los casos y que se ha hecho desde que las Compañías están constituidas? Quien diga lo contrario no está en lo cierto, ni está enterado de lo que ocurre; podría puntualizar casos mil en que agentes de intervención han pasado á Vía y Obras, del Tráfico á intervención, de Movimiento á Contabilidad, de Intervención á Movimiento, etc., etc., ¿queréis más trasiego? ¿Deseáis mayor prueba de desconocimiento de materia en un agente sin que esto hoy por hoy sea óbice para su traslado? Pues allá va más.

Todos sabéis que la mayor parte de las Compañías tienen establecidas en sus centros fiscalizadores ó censores, plazas de meritorios sin sueldo ó retribuidos con una mezquina gratificación. También conoceréis que, por lo general, mientras el meritorio es tal, no cambia de Sección, y por consiguiente, de trabajo; pero llega la hora de hacerle empleado y como esto en la mayoría de los casos es, por consecuencia de la baja producida por algún empleado,

el meritorio pasa á ocupar su puesto, entendiendo no habrá ninguno capaz de negarme que á diario se ve pasar individuos de trabajos de viajeros á los de mercancías, de éstos á los de estadística, de aquí á contabilidad, de contabilidad á rebaja de tasa, etc., ¿es esto ó no cierto? Y si lo es, como creo ¿es que no hay perjuicio en ello, ó es que se trata de agentes que poseen conocimientos universales? Podréis argüirme que esto ocurre dentro de un mismo Servicio, pero yo os pregunto: ¿Son los servicios, mejor llamados Centros, ó las materias las que implican? Seguro que son las últimas, y en tal caso, si tan grave dificultad es, ¿por qué se hace?

Hay más: muy nuevo será en el servicio de Empresas ferroviarias quien no conozca que, no ya en un caso aislado, sino en gran cantidad, ha ocurrido y seguramente ocurrirá que, á consecuencia de modificaciones en el régimen interno de una Compañía, se han reducido ó ensanchado los límites de un Centro, servicio ó división, y ¿qué se ha hecho si ha sobrado personal? Pues sencillamente distribuirlo entre los demás servicios sin tener presente para nada que agentes acostumbrados, por ejemplo, sólo á verificar hojas de marcha de trenes, iban á ocuparse de verificar decenales de viajeros, hojas de ruta de mercancías en grande ó pequeña velocidad, hacer detasas, constituir balances, etc.

Creo haber dejado suficientemente demostrado que ese trasiego invocado como impedimento para el Escalafón, á más de existir en la actualidad, no es óbice, por lo que sigue:

Una vez establecido el escalafón y por lo que afecta á los servicios técnicos, como explotación, tracción y vías y obras, ¿qué causas impiden el que las Empresas requieran del individuo á quien correspondiera ascender por su número á ciertos cargos, demostrase su suficiencia?

Ninguna seguramente, y hasta creo que con tal sistema las Compañías asegurarían mucho más sus intereses que no en la actualidad, pues en tal forma tendrían la seguridad plena de que el agente A ó B, colocado en tal ó cual cargo, su suficiencia había de ser paralela á las necesidades é importancia del puesto que ocupara. Este procedimiento imprimiría también al personal en general el deseo y necesidad de ilustrarse, pues tendría á buen seguro que su analfabetismo é impericia serían las únicas causas que podrían producir su postergación.

Por lo tanto, y en virtud de lo que antecede, es error craso entender que el escalafón serviría para dar plaza de aptos á los que están incapacitados para el desempeño de ciertos cargos por su insuficiencia.

Voy á ocuparme ahora, y con ánimo de poner fin

á este artículo, de otros de los sistemas propuestos como *contraposición del escalafón*; éste es el de pretender «que se suprima el máximo de sueldo por categorías y que los agentes puedan ascender en los plazos señalados por las Compañías sin necesidad de cambiar de categoría».

Precisamente el abatimiento y situación por que atraviesa todo el personal de ferrocarriles, no reconoce por base otra cosa si no el *incumplimiento*, por parte de las Compañías, de lo que tiene preceptuado en sus instrucciones aunque de régimen interior, y si así no fuera, no se daría el caso tan corriente como conocido de que permanezca un agente con el mismo sueldo períodos de cuatro, cinco, seis, ocho y hasta más años. Pues bien, ¿qué otra ley si no la del Escalafón puede obligar á las Compañías á dar los ascensos en los plazos reglamentarios? Ninguna absolutamente, pues sólo con tal sistema quedaría abstraído del poder de las Empresas retribuir á unos y postergar á otros. El favoritismo, en una palabra.

Muy conforme con que dado el estado actual de cosas y lo vicioso del sistema vigente, se supriman los máximos de sueldo; pero pretender que al establecerse tal régimen se separe el sueldo de la categoría, es decir, beneficiar pecuniariamente al individuo aun permaneciendo en la misma clase, es práctica cuyo resultado lógico é inmediato sería aumentar el número de *analfabetos*, puesto que persuadido y seguro el agente de su ascenso pecuniario sin necesidad de pasar á la categoría inmediata, se echaría al surco, según frase vulgar, perjudicándose notablemente y de esta forma los intereses de las Empresas.

En su consecuencia, hemos de procurar á todo trance, buscar el medio por el que la prosperidad del personal ferroviario quede emancipada en absoluto del dominio de las Compañías sosteniendo anexo al sueldo la categoría y, previa justificación conveniente de suficiencia en los casos que así lo requieran. ¿Qué ley puede encerrar tales fines? Pues hasta hoy, sólo el escalafón, rebatido de muy pocos, y deseado por los más como lo justifican las cifras que en otro lugar se insertan á este propósito.

SAPRI.

¿ES ACEPTABLE?

Someto á la consideración de todos los empleados de ferrocarriles, la siguiente idea:

Fundación de una Sociedad que tendrá las bases siguientes:

DEBERES

Abonar una cuota mensual de 0,50, 1 ó 2 pesetas.

DERECHOS

Recibir de la Sociedad á los ocho días de enfermedad una cantidad diaria igual á la cuota mensual que el socio abone.

Esta es, á grandes rasgos, la idea, pero téngase entendido que los fondos serían sociales, es decir, que no siendo una Sociedad especulativa aquella, tendría siempre su capital careciendo ó disfrutando de sus propios bienes.

Agradeceré que los que se hallen conformes lo manifiesten para proceder á su constitución, publicando en tal caso en el próximo número un proyecto de Reglamento y bases.

El director,
MARIANO PÉREZ PEINADO

COMUNICADO

Madrid 14 de Octubre de 1907.

Señor Director del HERALDO DE FERROCARRILES. Mi respetable y valioso amigo: He visto correr por las columnas de su digno periódico diversas y autorizadas opiniones sobre el tan cacareado Escalafón.

Por ser indiferente á toda polémica no he querido emitir hasta ahora mi modestísima cuanto humilde opinión sobre el particular; pero una vez aplacados los ánimos de algunos queridos compañeros que han tomado en serio lo del Escalafón, me permito molestar á usted con algunas aclaraciones sobre un asunto tan palpitante.

Primero: el Escalafón no conviene de ningún modo á las Compañías establecerlo. A cuantos crean lo contrario, tengo la seguridad de convencerles con una sencilla y fácil explicación, y quedarían completamente de acuerdo conmigo, á no ser que alguno de ellos pertenezca ó descienda de la familia de los tercios. Segundo: el Escalafón tampoco conviene á la mayor parte del personal, y conste que el que hace esta afirmación cuenta once años de antigüedad en un mismo empleo; con esto comprenderán que no tiré de levitas á nadie. No conviene el Escalafón por una razón muy sencilla: porque otorgaría patentes de aptos á muchos que están incapacitados para el cargo, cuyos perjuicios habrán de experimentar éstos primero que nadie por la falta de capacidad.

En una palabra, de cuantos han escrito sobre Escalafón, nadie más razonable ni más acertado, á mi juicio, que el Sr. Debois. Es cuanto tengo el gusto de manifestar á usted sobre un asunto que ni está ni lo estará suficientemente estudiado por la mayor parte del personal apasionado por el Escalafón.

Queda, como siempre, suyo afectísimo seguro servidor q. b. s. m., Andrés Roca.

CONTESTANDO

Contesto al artículo anterior del Sr. Roca. Según él, el Escalafón, no sería beneficioso, por cuanto, como dice, daría patente de aptos á muchos que no lo son; es decir, colocaría en iguales é idénticas condiciones al empleado trabajador, inteligente y activo, que al holgazán y al inepto.

Ha de permitirme el Sr. Roca le diga que, aunque eso es una razón, no es argumento que tenga la fuerza suficiente para demostrar lo perjudicial del Escalafón.

Cierto que desde el momento que se implantara, todos los agentes sujetos á él tendrían los mismos derechos, pero tal inconveniente tiene remedio en algunas colectividades concediendo un turno al mérito, y en tal forma queda subsanado tal obstáculo.

Pero dejando esto á un lado, pregunto ahora al Sr. Roca:

¿Qué es preferible, que haya justicia igual para todos, cosa que se llevaría á cabo con el Escalafón, ó que reine la injusticia y el favoritismo (ó pueda reinar), dándose el caso de que un agente probo en las mismas condiciones que otro inepto, ascienda este y el otro quede postergado? No dudo la contestación que daría el Sr. Roca, y hace falta estar ciego para no ver el disgusto que adquiriendo á veces caracteres de protesta existe en el personal siempre que se reparten los ascensos.

Y se explica: los que tienen méritos reales esperan el ascenso; los que no los tienen alegan su antigüedad, y los que, se limitan á no faltar y son antiguos, se quejan con razón cuando ven pasar uno y otro año sin que se acuerden de ellos. Ciertamente por sus méritos no se distinguen, pero no faltan á su deber.

Sobre todo, y esto es lo que á todo trance debe evitarse, y buena prueba de ello es que son contados los que no están conformes.

Con el sistema imperante se abre la puerta al favoritismo y á la influencia. ¿Cómo evitarlo dentro del régimen actual? En modo alguno; y, por último, ¿no oye el señor Roca decir á cada paso, con razón ó sin ella:

«Yo no he ascendido porque como al inspector le gusta que le adulen, y yo no sirvo para eso...»

«—Ascendió Fulano; claro, ¿no ves que es sobriño del jefe de Sección?»

«—Descuidad, que mi ascenso no vendrá; ya sabes que el inspector de Sección y yo no nos entendemos; como yo no regalo...»

Etc., etc., etc.

No he de ser yo quien asegure que tales dichos son ó no ciertos; pero, créame el Sr. Roca, no debe darse lugar á que se digan, y con el régimen vigente pueden decirse, porque pueden suceder.

MARIANO PÉREZ PEINADO.

NOTICIAS VARIAS

Doble vía.

Se ha inaugurado en la sección de la línea de Madrid á Alicante, comprendida entre Getafe y Pinto, ó sea en un trayecto de siete kilómetros, la doble vía, pues dicha doble vía existía ya entre Madrid y Getafe.

Dicha inauguración se ha verificado el día 10 del actual.

Falta hacía.

A partir del día 1.º de Noviembre los trenes correos de la línea de Andalucía llevarán dos coches de 3.ª clase entre Madrid y Sevilla.

Nuevos trenes.

Desde el día 1.º de Noviembre circularán por vez primera entre Barcelona y Valencia, y viceversa, dos trenes rápidos que saldrán los jueves y domingos para Valencia, y los viernes y lunes para Barcelona. Se crea además un tren expreso de Valencia á Tarragona.

Un nuevo tren de Valladolid á Ariza que saldrá del primero de dichos puntos á las 0 para llegar á Ariza á las 12,20 y otro que saldrá de Ariza á las 15,45 para llegar á Valladolid á las 4.

Un tren mixto de Madrid á Badajoz que saldrá de esta corte á las 12 y llegará á Badajoz á las 9,25.

La salida de Badajoz será á las 18,45 llegando á Madrid á las 17,25.

Además circulará un tren expreso de Madrid-Barcelona, y viceversa, compuesto de coches ordinarios de 1.ª clase y de 3.ª y vagones restaurants.

Dichos restaurants serán de dos compartimientos, uno para los viajeros de 1.ª clase, donde se servirán almuerzos y comidas á cuatro y cinco pesetas respectivamente, y otro para los viajeros de 3.ª clase donde los precios serán de 2,25 el almuerzo y 2,50 la comida.

Los citados trenes saldrán de Madrid á las 8,50 para llegar á Barcelona á las 23,35 y de este último punto á las 8,17 para llegar á Madrid á las 23,35.

Nuevas publicaciones.

Hemos recibido el primer número de *El Loco*, periódico que ha empezado á publicarse en Espelúy, así como *La Voz del Pueblo*, periódico quincenal, órgano de los sindicatos obreros de Tarrasa.

A uno y otro agradecemos la atención y deseamos larga vida.

Tracción eléctrica.

La Compañía de Ferrocarriles del Sur de España va á aplicar la tracción eléctrica á un trozo de 23 kilómetros de longitud en su línea de Linares á Almería en la sección de Santa Fé de Mondújar á Gérgel.

Ingresos de los ferrocarriles.

Ingresos desde 1.º de Enero de 1907.

| | 1907 | 1906 |
|----------------|------------|------------|
| Norte..... | 96.777.804 | 92.966.767 |
| M. Z. A..... | 84.004.258 | 81.948.617 |
| M. C. P..... | 3.968.606 | 3.909.969 |
| Andaluces..... | 15.097.718 | 15.746.010 |
| Oeste..... | 2.653.341 | 2.781.577 |

Solidaridad Obrera.

En breve aparecerá en Barcelona un semanario titulado *Solidaridad Obrera*. Sea bien venido.

Copiamos de nuestro estimado colega *La Unica*, que se publica en esta corte:

«Crece la carga.

He aquí el resumen de las declaraciones de derechos pasivos hechos por la Dirección general en la primera quincena del mes de Septiembre:

| | Pesetas. |
|---|-----------|
| Importan las cesantías..... | 7.500 |
| Importan las jubilaciones..... | 21.900 |
| Idem las pensiones del Tesoro..... | 4.000 |
| Idem las pensiones de Montepío..... | 11.616,86 |
| Idem las mesadas de supervivencia (por una sola vez)..... | 1.407,69 |
| Total..... | 46.424,32 |

Ya va escampando.

La Junta de Clases pasivas es el único organismo oficial que funciona en España sin interrupción ni descanso, á modo de máquina neumática que va paulatinamente haciendo el vacío en el Tesoro nacional. Como no se ponga dique, el vacío será tan absoluto, que hará imposible la vida en este país.

La recaudación del Tesoro.

La *Gaceta* ha hecho públicos los resultados provisionales de la recaudación obtenida en los nueve primeros meses del actual, y su comparación con la alcanzada en iguales períodos de los dos ejercicios procedentes.

Las cifras, por los principales conceptos de la recaudación provincial, son las siguientes, que expresan millones de pesetas:

| CONCEPTOS | 1905 | 1906 | 1907 |
|--------------------------|--------|--------|--------|
| Territorial..... | 139,93 | 141,21 | 142,14 |
| Industrial..... | 33,23 | 34,68 | 34,92 |
| Utilidades..... | 77,23 | 76,85 | 81,62 |
| Derechos reales..... | 37,19 | 42,23 | 37,94 |
| Minas..... | 6,20 | 6,62 | 7,73 |
| Cédulas..... | 8,57 | 8,86 | 4,20 |
| Aduanas y achicoria..... | 128,57 | 142,79 | 124,00 |
| Alcoholes..... | 10,58 | 11,07 | 14,28 |
| Azúcares..... | 17,71 | 18,50 | 22,07 |
| Consumos..... | 53,05 | 54,72 | 54,96 |
| Transportes..... | 15,01 | 15,32 | 15,66 |
| Alumbrado..... | 4,19 | 4,67 | 4,87 |
| Propiedades..... | 16,25 | 17,13 | 17,09 |
| Varios..... | 31,28 | 40,78 | 38,47 |
| TOTAL..... | 579,68 | 615,51 | 600,08 |

Como en los anteriores meses del año actual, las bajas aparecen principalmente en Aduanas, cédulas y otros conceptos que hemos señalado en diversas ocasiones.

El conjunto de la recaudación en los primeros nueve meses ha sido: por provincias, 517,89 millones; Central, 82,18; Tabacos, 99,20; Timbre, 54,76, y Loterías, 17,28; total, 771,34 millones, con baja líquida de 11.336.477 pesetas, respecto á los nueve meses primeros del año precedente.

Indudablemente en España en lugar de ser el Estado para el país, es el país para el Estado.

Sobre el Manual.

En el último número, así como ya en otro anterior, viene trasluciendo la idea de suprimir una tirada del periódico, cambiándola por otra del *Manual*; sobre este punto, voy á exponer mi opinión.

Cuando se fundó este periódico, era de dobles dimensiones que actualmente; con la fórmula que se pretendía hacerlo semanal se redujo de tamaño y dejó de aparecer á la luz alguna vez; todo el personal suscripto con la paciencia que le caracteriza ni protestó ni dijo una palabra, pues el periódico ni se hizo semanal ni se volvió á su primitivo estado, continuando mezquino para una colectividad como la nuestra: ahora pretende formarse una sociedad para que la tirada sea diaria, esto me parece de perlas y pondré todo mi apoyo pecuniario y personal para verlo un hecho, pero... (siempre los malditos peros) no puedo considerar cómo pretendiéndose esto, haya quien se le ocurra acortar más la tirada, es decir, convertirlo en un misero impreso mensual, sólo por recibir el *Manual*; yo creo que estamos suscriptos á un periódico órgano de la clase y

no para recibir obras y folletos más ó menos buenos y más ó menos prácticos.

El *Manual* es una obra sumamente instructiva y curiosa, pero no por esto debemos dedicarnos solamente á él; aumentese la cuota, hágase una suscripción especial para el mismo, pero nunca dejar el periódico, todo lo contrario, tenemos obligación, por dignidad, de procurar hacerlo diario para que ocupe en la prensa el lugar que le corresponde como órgano de 70.000 empleados, que es una vergüenza no lo hubiésemos ya conseguido.

Actívese la pronta formación de la Sociedad para publicarlo diario, con la condición ineludible que la compongan solamente empleados ferroviarios, háganse las acciones con suficientes garantías para que el personal no se llame á engaño y entonces cuando tengamos esto, cuando adquiriera la preponderancia de *El País* ó *El Imparcial*, entonces nos publicará, no una, sino varias obras para los diversos gustos de sus suscriptos.

Todo lo que sea en contrario, es tirar piedras á la mar.

WAN-DICK.

Para Wan-Dick, por el Manual.

Lástima es, en verdad, que en fecha 16 del pasado no haya visto la luz nuestro muy querido HERALDO DE FERROCARRILES, pues de no ocurrir así, yo hubiera tenido unos días menos de sufrimiento, teniendo el gusto de exponerle con más antelación lo que voy á decirle hoy, sirviéndome de lenitivo aquel antiguo refrán de *más vale tarde que nunca*; y conste, señor Wan-Dick, que para dedicar á usted este artículo, ó como quiera llamarle, he sido convenientemente autorizado por nuestro respetable y digno director participante á la vez y conforme en un todo con mi pensamiento. Así que, sin más preámbulos, entro en materia.

Su artículo, recibido como todos los suyos con verdadera satisfacción en esta redacción, me permitirá usted le diga de serlo, por cuanto su contenido no encierra más que un rápido historial de nuestro periódico, que todos conocen, sin que por lo mismo pueda representar interés alguno para la clase, y además, una serie de consideraciones que, como el historial, ningún fin práctico acarrearán y más propias que de un artículo, de una carta parti-

cularísima que pudo usted dirigir al señor director al administrador ó cualquier otra entidad del HERALDO, carta que por parte de quien corresponde se habría estudiado y tenido en cuenta, para asimilarla á otras que estuviesen concebidas en el mismo espíritu; debiendo significarle que, si el parecer de usted hubiese obtenido mayoría sobre otros emitidos para el mismo tenor, con la consiguiente contrariedad de los que pensasen de otro modo que usted, su opinión hubiera prevalecido.

Pero es el caso, mi querido Wan-Dick, que leídas y releídas sus cuartillas, se concluye por no saber cuál es su opinión acerca del *Manual*, que es lo que á nosotros podía interesarnos, en esta ocasión para, como antes digo, unirla á las de la misma clase, y esto no acusa más sino una falta de estudio por parte de usted del artículo que á tal propósito se insertó en el número de fecha 1.º de Octubre. En él exponíamos las peticiones y deseos hechos por unos y otros, y por tal emitíamos tres soluciones, para que el mismo personal resolviera; éstas son:

- 1.º Aumento en el precio de suscripción.
- 2.º Suscripción independiente del HERALDO.
- 3.º Substituir un número, *alguna que otra vez*, por dos entregas del *Manual*.

¿Quiere usted decirnos á qué solución se ha adherido? Pues á ninguna.

Por otro concepto, el fondo del núm. 47, titulado: *Empresa magna*, interesaba de todos los suscriptores su conformidad ó opinión respecto de las nueve bases publicadas sobre cuestión tan capital, así como el qué manifestasen el número de acciones que cada cual pensase adquirir, con el fin de poder puntualizar, haciendo números, si se contaba ó no con capital suficiente para que la Sociedad de explotación de HERALDO DE FERROCARRILES pudiera constituirse y ser un hecho.

Pues bien; usted, que hace mención en sus referidas cuartillas, de que tal idea le parece de perlas y que prestará todo su apoyo *personal y pecuniario*, ¿se molestará si le digo que *no dice más que eso*, pero sin determinar claramente, «yo retiraré tantas acciones»? No se molestará de seguro, porque así es; de donde se deduce para terminar:

- 44 -

| | | |
|----------------------------------|---------------------|----------|
| Alar á Santander, | desde 1.º de Enero | de 1874. |
| Zaragoza á Pamplona y Barcelona, | > 1.º de Enero | de 1873. |
| Tudela á Bilbao, | > 1.º de Enero | de 1878. |
| Asturias, Galicia y León, | > 1.º de Junio | de 1885. |
| Lérida á Reus y Tarragona, | > 1.º de Agosto | de 1885. |
| San Juan de las Abadesas, | > 1.º de Julio | de 1890. |
| Almansa, Valencia y Tarragona, | > 1.º de Enero | de 1892. |
| Valencia á Utiel, | > 1.º de Septiembre | de 1893. |

170. Los mencionados empleados de plantilla tendrán derecho al retiro cuando tengan cincuenta años de edad y veinte de servicio como empleados de plantilla en la Compañía del Norte.

171. Los que para llenar esta condición necesitasen llegar á edad avanzada, tendrán derecho al retiro á los cincuenta y cinco años de edad, sea cualquiera el número de los de servicio.

En este caso, la pensión de retiro se fijará en 1/60 del sueldo medio del último quinquenio por cada año de servicio como empleados de plantilla en la Compañía del Norte.

172. La Compañía se reserva la facultad de dar el retiro, de oficio y con antelación, en los casos y condiciones de que hace mérito el art. 162, pero sin tener en cuenta más que los años de servicio que los interesados lleven como empleados de plantilla en la Compañía del Norte.

173. Las pensiones de las viudas y huérfanos se liquidarán conforme á las disposiciones de los artículos 163 á 168.

Madrid 30 de Septiembre de 1900.

El director de la Compañía,
BARAT.

- 41 -

TERCER GRUPO

Empleados de plantilla cuya edad excedía de cuarenta años en 1.º de Enero de 1873.

160. Estos empleados tendrán derecho al retiro cuando hayan cumplido cincuenta años de edad, sea cual fuere el número de sus años de servicio.

La pensión será igual por cada año de servicio como empleados de plantilla á 1/60 del sueldo medio que hayan disfrutado durante los últimos cinco años.

Finalmente, y de igual modo que para los empleados del segundo grupo, se tendrán en cuenta los años de servicio anteriores al 1.º de Enero de 1873 como empleados de plantilla, á razón de un año por cada dos desde el 1.º de Enero de 1865.

Ejemplo: Un empleado de plantilla que en 1.º de Enero de 1873 contase cuarenta y cuatro años de edad y ocho ó más de servicio como tal empleado de plantilla, tendrá derecho al retiro á los cincuenta años de edad, es decir después de seis años de servicio posteriores á aquella fecha.

El número de años que se le contarán para el retiro, dándosele á los cincuenta años, serán:

$$\frac{8}{2} + 6 = 10 \text{ años.}$$

La pensión de retiro será igual al 10/60 del sueldo medio de los últimos cinco años.

DISPOSICIONES COMUNES Á LOS DIFERENTES GRUPOS DE EMPLEADOS DE PLANTILLA

161. A los empleados que hayan sido readmitidos al servicio de la Compañía después de haber cesado en él por una ú otra causa, no se les tendrá en cuenta para el retiro el tiempo de servicio anterior al cese, y si únicamente el tiempo desde la readmisión en el empleo de plantilla.

Se exceptúan solamente los que hayan sido licenciados por falta de salud debidamente justificada, si al acordar su licenciamiento se les reservó la opción á reingresar al servicio de la Compañía.

1.º Que sus consideraciones no nos han aportado nada nuevo ni de provecho, por cuanto no se asimila usted á ninguna idea, además de no saber si encuentra en lo expuesto algo susceptible de modificación, ó si posee alguna iniciativa provechosa para la clase ferroviaria, fin que todos debemos perseguir con predilección á todo, y

2.º Que en virtud de partir de nosotros la idea de *constituir y convertir el periódico en diario*, es la prueba más palpitante de que nadie de esta casa ha pensado ni remotamente en acortar (no la tirada, como usted dice), sino la publicación propiamente llamada, deseando, muy por el contrario, que tuviera un éxito feliz el pensamiento hallado, que por desgracia de todos no fructificará, en razón á que, desdichadamente, somos campo poco abonado para que semilla como la esparcida germine.

Sepa, compañero Wan-Dick, que entre tanto no recibamos otras apreciaciones tácitas y contundentes, en lugar de las divagantes señaladas por usted HERALDO DE FERROCARRILES, no podrá hacer otra cosa sino lo que ha hecho y hace hasta aquí, recibir las opiniones de cada uno, y armonizándolas entre sí, complacer y seguir siempre la más numerosa, sistema que, conforme dejo anotado, ha de satisfacer á los unos, los más, para contrariar á otros, los menos, en cada caso.

CLARITO.

Interesantísimo para el personal de ferrocarriles.

(CONTINUACIÓN)

De nuevo insistimos, que siendo comunes los intereses de las Compañías de ferrocarriles y sus empleados, pues al unísono á defenderlos; ellas con nosotros y viceversa. ¿Cómo? Muy sencillo. Salvo el alto personal, y al hablar de alto personal nos referimos sólo á los consejeros, los demás somos considerados como parte integrante de un todo; pues mejor ó peor retribuidos, con más ó menos sueldo, técnicos ó no, de director para bajo, ninguno tiene voz ni voto dentro de los Consejos de Administración; á lo sumo podrán prevalecer más ó menos, se-

gún los casos, las indicaciones que en pro ó en contra pueda dar á los distintos consejeros, conjunta ó separadamente, determinada personalidad de la Compañía A ó B. Pero se da el caso, que aunque con esta semiprerrrogativa, en muchas ocasiones, si por deferencia personal se atiende tal ó cual indicación, como es sometida á la deliberación del Consejo en pleno, aun con votos en contra, es aprobado por mayoría, y por lo tanto surtiendo sus efectos, lo que redundará á veces en perjuicio general. ¿Ocurriría lo propio si el personal todo tuviera quien de veras defendiera sus intereses, con acierto, voz y voto en las distintas contiendas que de continuo surgen? No. Pues como ya la misión de los que como hasta hoy, velando por los intereses de sus subordinados (y cuidado con confusiones, estamos satisfechos de sus gestiones altamente altruistas y desinteresadas), quedaría estancada en puro formalismo, siendo ya entonces nosotros mismos los que nos defendiéramos, ahí es nada el partido que sacaríamos altos y bajos. No ocurriría lo que en ocasiones pasa, sin que á la postre sepamos quiénes son los culpables.

Conque ánimo, compañeros; depositemos todos nuestro óbolo que en fecha próxima y siguiendo este camino podemos ser lo que debemos; á nuestro alcance y por poca cuantía entre tantísimos como somos, se encuentran un sin fin de acciones y obligaciones de las distintas Compañías ferroviarias; demos comienzo por adquirir en Bolsa algunas de ellas y á nombre del que legalmente os represente; que tras de unas vendrán otras, y con ellas, puesto fin al calvario que tantos años venimos subiendo, es cuestión de unas pesetillas que bien pudieran ser cinco, seis, siete, poco más en un año ¡quién no malgasta esta pequeñez en un lapso de tiempo tal! y transcurrido que sea, con núcleo tan numeroso como el que somos, con concurrir sólo una mitad de modestos empleados de ferrocarriles, nos convertiremos en accionistas y obligacionistas de todas las Compañías de ferrocarriles de España.

HERALDO DE FERROCARRILES, que al lanzar la idea la hace suya, solo espera de sus queridos compañeros la estimen y consideren bajo el prisma puramente beneficioso para la clase; y si la cree loable, que

nos de su conformidad, agradeciendo al propio tiempo que si algún reparo se presenta que lo mismo nos lo manifiesten, pues estamos dispuestos á que en el tiempo que media del mes actual al próximo año, estudiar con detenimiento el asunto, para una vez aprobado, darle forma legal con toda clase de garantías, siendo así un hecho lo que, como muchos de nuestros compañeros, nosotros creemos es realizable sin temor á evento alguno.

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.)

CUPÓN DE ADHESIÓN AL ESCALAFÓN

D.

residente en

en calidad de (1) ... está

conforme con el escalafón.

(1) Caso de no estar conforme, antepóngase la palabra No.

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

162. La Compañía se reserva la facultad de dar el retiro, de oficio y con anticipación, á todo empleado de plantilla mayor de cuarenta años y que lleve al menos quince de servicio como tal empleado de plantilla.

El Consejo de Administración de la Compañía es el único apreciador de las causas que motivan el retiro de oficio, y en este caso, la pensión será igual á 1/60 del sueldo medio del último quinquenio para cada año de servicio en empleos de plantilla, aumentado en 1/60 por cada año que pase de veinte.

PENSIÓN Á LAS VIUDAS Y HUÉRFANOS

163. Cuando el empleado fallezca disfrutando una jubilación ó después de haber adquirido derecho á la jubilación en cualquiera de las formas establecidas en la presente *Instrucción general*, su viuda tendrá derecho á la mitad de la pensión de retiro que disfrutase ó hubiere correspondido á su esposo en la fecha del fallecimiento, siempre que no se halle comprendida en alguna de las excepciones consignadas en los artículos que siguen. A falta de la viuda, tendrán derecho á la mitad de la pensión los huérfanos del agente, menores de veinte años, dejando de percibirla tan pronto como lleguen á esa edad.

En el caso de que el agente fallezca en activo después de haber prestado quince ó más años de servicio á la Compañía como empleado de plantilla, tendrá derecho su viuda, y en su defecto, los huérfanos menores de veinte años de edad, sea cualquiera la edad del fallecido, á la mitad de la pensión que hubiera correspondido á éste, aplicándole la fórmula reglamentaria de retiro, es decir, la de señalar como pensión la cuarta parte del término medio del sueldo de los cinco últimos años de servicio, aumentada en 1/60 por cada uno de los que pasan de quince.

El mismo beneficio podrá acordar la Compañía cuando lo estime pertinente, en favor de las viudas ó de los huérfanos de ex agentes fallecidos; pero para esto sería circunstancia indispensable, no sólo la de haber prestado los ex agentes quince ó más años de servicio en la plantilla, sino también la de haber sido dados de baja en la Compañía por enfermedad debidamente justificada y con opción al reingreso.

Estas disposiciones no tendrán efecto retroactivo.

164. Para que la viuda y los hijos legítimos tengan derecho á la mitad de la pensión, deberá el empleado de plantilla haber contraído matrimonio por lo menos seis años antes de que tuviera derecho á retiro ó á la liquidación de la pensión.

165. No tendrá la viuda derecho á pensión en caso de divorcio ó separación pronunciada judicialmente á petición del marido.

166. Los hijos legítimos menores de veinte años tendrán derecho á la parte que á la madre correspondiere al fallecimiento de ésta, ó si perdiera el derecho á la pensión.

La pensión de los hijos se repartirá entre ellos, á partes iguales, hasta la edad de veinte años, en que cesará de abonárseles, y la parte de unos no será reversible en los demás.

167. Si además de la viuda quedara al empleado de plantilla de sus primeras nupcias uno ó varios huérfanos menores de veinte años, se señalará una cuarta parte de la pensión de la viuda, salvo la reversibilidad á favor de la misma, al huérfano del primer matrimonio menor de veinte años, si no hubiere más que uno, y una mitad si fueren varios, distribuyéndose entre ellos por partes iguales.

168. Toda viuda á quien se haya otorgado pensión con arreglo al art. 163 de la presente *Instrucción*, perderá el derecho á ella y dejará, por consiguiente, de percibirla desde el momento en que contraiga nuevo matrimonio.

DISPOSICIONES ESPECIALES PARA EL PERSONAL DE LAS ANTIGUAS COMPAÑÍAS DE ALAR Á SANTANDER, DE ZARAGOZA Á PAMPLONA Y BARCELONA, DE TUDELA Á BILBAO, DE ASTURIAS, GALICIA Y LEÓN, DE LÉRIDA Á REUS Y TARRAGONA, DE BARCELONA Á SAN JUAN DE LAS ABADESAS, DE ALMANSA Á VALENCIA Y TARRAGONA Y VALENCIA Á UTIEL Y CUALQUIERA OTRA QUE SE ADQUIERA Ó FUSIONE EN ADELANTE.

169. Para los empleados de plantilla procedentes de dichas Compañías, las disposiciones sobre retiros serán aplicables desde las respectivas fechas en que la Compañía del Norte se hizo cargo de las líneas que aquéllas explotaban, á saber, para las adquiridas actualmente: