

---

# ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS

---

SUMARIO.—Estudio sobre las condiciones de admision, socorros, etc. del personal de los Ferrocarriles del Estado. Trabajo preparado para la comision fiscalizadora de los Ferrocarriles del Estado.—El puerto i los Ferrocarriles de San Antonio, por Enrique Vergara Montt.—Cómo se estudia una propuesta para contratar la construccion de un ferrocarril, por Domingo Casanova O.—Una draga de £32,000 para la bahía de Valparaiso, por Domingo Casanova O.—Actas.—Bibliografía.—Revistas recibidas.

---

## ESTUDIO

### **Sobre las condiciones de admision, socorros, etc. del personal de los Ferrocarriles del Estado.**

TRABAJO PREPARADO PARA LA COMISION FISCALIZADORA DE LOS  
FERROCARRILES DEL ESTADO.

---

Santiago, Agosto de 1899.

Señor Ministro:

Una de las cuestiones mas complejas de la Administracion de los Ferrocarriles del Estado, es la relativa al personal de servicio.

En empresas como la de los ferrocarriles, no sólo hai que asegurarse de la idoneidad de los empleados que son llamados a puestos que, por un descuido o por una falta, pueden traer fatales consecuencias, sino que tambien hai que velar i vijilar por el porvenir de esos mismos empleados, a quienes, para asegurar un buen servicio, se les pide i se les exige trabajos forzados que concluyen con sus fuerzas i que, en mas de una ocasion, los obligan a afrontar peligros de toda naturaleza.

Por esto todas las Administraciones bien organizadas no han trepidado en hacer verdaderos sacrificios, tanto para asegurarse la *entrada i permanencia* de un personal idóneo, como así mismo para asegurar a dicho personal, cierto bienestar, pensiones, etc., en caso de inhabilidad total o momentánea.

Largo seria detallar cada uno de los recursos que constantemente se han puesto en práctica con este objeto; pero nos ha parecido indispensable i oportuno, ya que se trata tambien de reformar la lei orgánica de la Administracion, dar, por lo ménos sumariamente, los medios que pueden emplearse con este fin, para que sean considerados por el Ministerio de U. S. i con este fin haremos un resumen sumario de las disposiciones que se han puesto en práctica en otras Administraciones i que han dado excelentes resultados en el servicio. Mas aun, tenemos la conviccion de que sólo mediante disposiciones bien concebidas a este respecto puede conseguirse la permanencia de un personal que, ademas de su competencia, dé todas las garantías de un buen servicio, tanto administrativo como técnico; que pueda reunir i apreciar las diversas observaciones, etc., que la práctica aconseje en cada uno de los ramos de esa complicada máquina administrativa.

#### CONDICIONES DE ADMISION I ASCENSOS.

En el mas insignificante taller de la industria privada, sus dueños o directores prestan una atencion especial al personal de obreros, contra-maestres, injenieros, etc., que se presentan solicitando su admision. De la capacidad de ellos i de su conducta depende la marcha del taller, i por consiguiente, sus resultados económicos i su fuerza productiva.

Si esta consideracion tan sencilla, es de tanta trascendencia en los establecimientos industriales, como podrá negarse para la Administracion de los Ferrocarriles del Estado, que tiene un rodaje tanto mas complicado, i que tiene servicios como los de traccion, que exigen conocimientos industriales i técnicos de primera línea; co-

mo los de la atención i conservación de la vía i sus obras de arte, que exigen vastos conocimientos de ingeniería civil; como los del movimiento i acarreo, que exigen conocimientos que permitan apreciar tanto la población, la potencia de los elementos de tracción de que se dispone, como la resistencia que la vía, según sus gradientes, curvas, etc., opone al acarreo; del valor comercial i productivo de vapor, etc., de los diversos combustibles, para hacer un servicio económico, etc.; que exige un personal de contabilidad esperto que pueda i sepa formar estadísticas, que no sean una simple aglomeración de cifras que representen el *debe* i *haber* de las cuentas del mayor, sino que realmente den los datos necesarios para que los administradores i jefes de tracción, de explotación, etc., sepan el valor comercial de cada uno de sus servicios. Así, por ejemplo, que la tracción pueda conocer perfectamente sus consumos i determinar el gasto de carbon, agua, etc., etc., del caballo-hora de sus locomotoras; que la explotación sepa cuál es el número de vagones movilizados en sus trenes, el tanto por ciento de la carga con la capacidad de sus vehículos, etc., o de los pasajeros con relación al número de asientos ofrecidos, i que permita, por lo tanto, ver i estudiar dónde conviene el servicio con coches mistos, dónde el servicio regular i permanente de trenes de acarreo, i dónde bastan servicios de temporadas o semanales, etc., etc.

Se vé, pues, que si hai empresa que necesita cuidar la admisión de su personal, es la de la Administración de los Ferrocarriles, i en realidad así se hace por todas las Administraciones europeas, por medio de reglamentos bien estudiados que fijan los programas i *exámenes* o *títulos* que permiten la admisión del personal técnico i de servicio especial, desde los fogoneros hasta los ingenieros, de los diversos ramos.

Esta clase de reglamentación la consideramos indispensable, i el Ministerio de U. S., secundado por los empleados superiores de la Administración, puede llenar ese vacío, poco a poco, complementando los reglamentos vijentes i armonizándolos cada vez mas con las exigencias del servicio. Formar el cuadro de esta reglamentación no

es la obra de un día, pero sí debe ser el resultado de estudios i de la perseverancia de los empleados superiores, tanto de la Administración de los Ferrocarriles, como del Ministerio de U. S.

Como complemento indispensable de lo anterior, el Estado tiene también la obligación de tratar de formar hombres idóneos para estos puestos. Ya sus universidades i escuelas superiores pueden darle el personal de ingenieros i contadores, es necesario que sus escuelas Profesionales den al personal que pueda responder al programa de admision de fogoneros, mecánicos, etc.; que las sociedades, como la de Fomento Fabril, que mantiene Escuelas Profesionales, puedan dar en ellas nociones del servicio de conservacion i renovacion de la vía férrea, etc., etc. I en este sentido, dado los elementos de que dispone la Escuela de Artes i Oficios i las Escuelas Profesionales montadas por la Sociedad de Fomento Fabril, creemos que U. S., con pocos esfuerzos, puede llenar éstos programas e ir llenando el personal de servicio para los Ferrocarriles del Estado.

Admitido el personal en forma conveniente, dejando a un lado influencias estrañas a su certificados de competencia i buenas prendas personales, i previo los exámenes que sea conveniente establecer para puestos de fogoneros, maquinistas, camineros, etc., es indispensable también regular, en cuanto se pueda, el ascenso que este personal puede merecer en virtud de sus años de buenos servicios i aprendizaje que la práctica misma del servicio les ocasiona, de la cual la mayoría puede sacar todo el provecho debido, como lo hemos dicho, si se cuida que, al entrar al servicio, tengan buena base para apreciar i conocer las obligaciones que están llamados a atender.

Algó existe a este respecto en los actuales Reglamentos, porque, a pesar que se cuida poco la entrada del nuevo personal, la Administración ha visto, sin embargo, lo que vale la experiencia adquirida en el servicio, i cómo no es posible, sin cargar con responsabilidades enormes de perturbaciones i accidentes, confiar, por ejemplo, el servicio de una estacion de primera o segunda orden a personas que por primera vez entran a los Ferrocarriles del Estado.

Por consiguiente, para evitar conflictos i sustraerse, en cuanto puedan, a influencias estrañas i poder hacer los servicios de ésta i otros puestos, que exigen forzosamente, por lo ménos, la práctica en la administracion, se han consultado en los actuales Reglamentos disposiciones de detalles que ya aseguran un tanto el ascenso gradual de los empleados que por sus antecedentes i años de servicios se han hecho meritorios. A este respecto sólo falta ir complementando esas disposiciones, con la discrecion que es necesaria en una administracion cuyo conjunto abarca una serie de servicios con rodajes i exigencias tan variadas i, por último, armonizar todas las disposiciones relativas a los ascensos, con las de admision.

El estudio de estas diposiciones de admision i ascensos del personal de servicio de los Ferrocarriles del Estado se hace, señor Ministro, cada dia mas indispensable, por cuanto cada dia la red de líneas que tiene que explotar i atender esta Administracion se hace mas estensa i sus servicios mas i mas complicados, con la serie de ramales secundarios que van empalmando en la red central. Por otra parte, los grupos de líneas independientes de la red central, que exigen una Administracion casi autónoma, se hacen tambien mas i mas importantes i, por lo tanto, su atencion va exijiendo un personal que sepa explotar esos ramales en conformidad con las exigencias de sus perfiles i del material rodante de que se encuentra dotado.

Despues de la esperiencia adquirida en todas las Administraciones, tanto europeas como en las de los Estados Unidos de América, no es posible poner en duda la influencia que tiene en el buen servicio de los Ferrocarriles la buena eleccion del personal i, por lo tanto, toda medida que el Ministerio de U. S., pueda tomar a este respecto, no dudamos que producirá bien pronto beneficios que sean palpables i, con un poco de constancia i de buena voluntad, se podrian, ántes de mucho, dejar a nuestra Administracion, con un Reglamento de admision, ascensos i castigos del personal, que estuviese a la altura de sus exigencias i en armonía con lo que la práctica ha evidenciado.

## PRIMAS I GRATIFICACIONES

Como los servicios que constantemente tiene que prestar el personal de las administraciones de los Ferrocarriles son tan variados i, mas que todo, tan sujetos a exigencias extraordinarias, i mas de una vez de servicios verdaderamente forzados, las administraciones han establecido siempre ciertas gratificaciones que sirven realmente como una pequeña indemnizacion de estos servicios extraordinarios, cuando ellos pasan de cierta importancia.

Es perfectamente conocido el hecho, que toda industria privada, cuando exige a su personal un servicio extraordinario no momentáneo, sino de algun interes e importancia, lo remunera con una gratificacion. Así, un industrial que tiene trabajos forzados que exigen el servicio nocturno, abona un jornal a sus operarios un tanto mas subido que el jornal diario, i a sus contra-maestres, etc., es decir, al personal de pago mensual i, por lo tanto, que goza de otras franquicias, les concede primas mas o ménos importantes segun el tiempo i atenciones que le ha demandado este trabajo nocturno

En el servicio de los Ferrocarriles se hace indispensable recurrir a las gratificaciones en casos extraordinarios. Las maestranzas, en mas de una ocasion, se ven obligadas a hacer servicio nocturno, para atender debidamente a las reparaciones del equipo en la época de los grandes acarreos, que apénas permiten la entrada de las locomotoras a sus talleres por unas cuantas horas semanales, para la atencion del lavado de sus calderas, recorrer escapes, estopaduras, etc. Los accidentes exigen de parte del personal de la vía i del de la explotacion un esfuerzo extraordinario, que se traduce a veces en mas de 24 horas de trabajos i atencion continuas de parte de las cuadrillas de conservacion i del personal superior.

En estos casos, el obrero tiene segura su gratificacion: el obrero no sale al trabajo nocturno si no se le aumenta el salario del dia; miéntras que el empleado a sueldo, si la Administracion no tiene la facultad de conceder gratificaciones, tiene que hacer todos estos ser-



vicios sin ser remunerado en proporcion. Es efectivo que las disposiciones concernientes a gratificaciones tienen que ser muy pocas i concebidas en términos tales que corrijan, en cuanto sea posible, los abusos que se pueden cometer a este respecto; pero creemos que es imposible suprimirlas por completo.

Así tambien lo han comprendido las administraciones europeas i las norte americanas. Todas ellas, con mas o ménos restricciones, destinadas a evitar abusos i a que se tome como servicio extra, digno de gratificacion cualquier accidente o cualquiera atencion de servicio fuera de lo corriente, gratifican a su personal, cuando realmente han tenido servicios extras de consideracion. Estas gratificaciones, se conceden aisladamente, o bien a fin de año, tomando el conjunto de los servicios extras prestados

Este último modo de establecer las gratificaciones es el mas empleado actualmente por las administraciones, i el que parece mas en armonía con la equidad.

Si se considera cada servicio extraordinario separadamente, falta en jeneral el punto de comparacion para apreciarlo con relacion a servicios posteriores, i a veces mas abnegados, de otros empleados, durante el curso del año. Tomados en su conjunto, pueden compararse inmediatamente las hojas de servicios extraordinarios que en cada ramo de la Administracion ha tenido cada grupo de empleados i, por lo tanto, repartir la suma que la Administracion se encuentra autorizada para repartir en gratificaciones, a prorrata, entre sus empleados distinguidos, tomando en cuenta la calidad i mérito de las respectivas hojas de servicios extraordinarios durante el año.

Para que el Ministerio de U. S. pueda juzgar la importancia que se da al servicio de gratificaciones extraordinarias en otras administraciones, citaremos aquí las sumas que en el ejercicio del año próximo pasado, han sido pagadas por las diversas compañías francesas, sin tomar en cuenta las concedidas a los maquinistas i fogoneros *como primas*. El total de lo pagado por gratificaciones, ascendió a la suma de: NUEVE MILLONES DOSCIENTOS TREINTA I NUEVE MIL DOSCIENTOS FRANCOS (Fr. 9.239,200), repartidos entre las diver-

sas Compañías, como sigue: Compañía del Este Frances: Fr. 1.136,256; Compañía Paris-Lyon-Mediterranée: Fr. 2.500,000; Compañía du Midi: Fr. 663,293; Nord Frances: Fr. 1.497,181; Compañía Paris-Orleans: Fr. 1.544,271; Compañía del Oeste Frances: Fr. 1.000,000; Estado Frances: Fr. 898,200; lo que representa como término medio, por agente de servicio, la suma de Fr. 37.29 ct.; o bien, si tomamos la proporcion en tanto por ciento, con relacion a los gastos jenerales de explotacion, las gratificaciones por servicios extraordinarios del personal representan, para el conjunto de la red de líneas francesas, la suma de 1.39% de los gastos de explotacion.

Si consideramos, ahora, sólo las líneas del *Estado Frances* tendremos las relaciones siguientes: lo repartido en gratificaciones extraordinarias, como término medio por agente en el año 1898, ascendió a la suma de Fr. 76.11 ct.; lo que equivale a un 2.77% de los gastos totales de la explotacion durante el mismo año.

Estas cifras ponen de relieve la importancia que las Compañías i la Administracion de las líneas del Estado, en Francia, dan a éstas atenciones de su personal. Así se comprende tambien que sean exigentes para obtener un buen servicio i que los empleados traten de llenar, no sólo mecánicamente sus funciones, sino de demostrar que no sólo son dignos de los ascensos correspondientes, sino tambien de ser considerados entre los anotados en los cuadros del personal que ha merecido recompensas extraordinarias por sus buenos i oportunos servicios.

Se hace, por lo tanto, indispensable completar los Reglamentos vijentes, para atender a estas circunstancias; pero, como lo hemos manifestado al principio, las disposiciones reglamentarias a este respecto deben estar concebidas de tal manera que sirvan para premiar realmente al mérito. No sólo son inútiles i se traducen en un gravámen para la empresa, sino que son aun enteramente contraproducentes i una base de corrupcion, si los administradores pudiesen concederlas, no por *causas debidamente justificadas i de servicios realmente extraordinarios*, sino por influencias ajenas i favoritismos personales; porque en ese caso la prima de servicio se transforma en



un elemento corruptor i como pago, no ya de un buen servicio, sino del servilismo o adulo de los inferiores para con los superiores. Pero como todas las administraciones europeas han encontrado fórmulas reglamentarias, mas o ménos eficaces para evitar estos abusos i conservar los beneficios que estas gratificaciones representan, no se vé por qué no podrian adoptarse, en nuestra Administracion de los Ferrocarriles del Estado algunas de esas disposiciones, adaptándolas a nuestras necesidades. I esa tarea de amoldar a nuestras exigencias administrativas lo mejor i mas conveniente de las disposiciones vijentes en las otras administraciones, puede hacerse con toda facilidad por los mismos señores Directores de los Ferrocarriles del Estado, personas que, mas que nadie, están palpando las exigencias i necesidades de sus servicios; reglamentacion que naturalmente deberá despues ser sometida a la consideracion del Ministerio de U. S. para su revision jeneral.

Además de las gratificaciones por servicios extraordinarios, las Empresas i Compañías de Ferrocarriles conceden *primas* a los maquinistas, fogoneros, etc., con relacion a las economías que realizan en el consumo de carbon, lubricantes, etc.

En nuestros Reglamentos existen ya estas primas i aun, en algunas ocasiones, se han concedido premios especiales a los maquinistas que no han tenido ningun atropello de animales durante el mes.

Creemos que se ha hecho bien en conceder estas primas i que ellas son realmente una fuente de economía en el consumo de carbon, lubricantes, etc., i que será tambien, en muchos casos, la manera de evitar el pago de fuertes reclamos, aplicando, tambien estas ideas a otras ramas del servicio.

Recomendaríamos, por lo tanto, a este respecto la revision de ese Reglamento i al mismo tiempo la revision de los *procedimientos de control* que actualmente tiene la Empresa para la recepcion, entrega i contabilidad del carbon que consumen las locomotoras.

La Administracion, desde hace años, se ha preocupado vivamente de todos estos puntos, i aun tiene en sus archivos varios proyec-

tos de reglamentacion elaborados por funcionarios encargados especialmente del estudio del movimiento del carbon, desde que se recibe hasta que se quema, como el estudio hecho por don Bernardo Irarrázabal. Creemos, por lo tanto, que es tiempo ya que la Administracion aproveche todos estos estudios i de la esperiencia de sus Directores, para revisar cuanto ántes los procedimientos de recepcion, carguío, etc., de su carbon, actualmente reconocido como defectuoso i que hacen imposible una buena contabilidad. Ya que no se ha omitido ni sacrificios ni gastos para hacer estos estudios i palpar, por decirlo así, los defectos de los procedimientos actuales, debe la Administracion apresurarse a sacar el fruto de estos estudios traduciéndolos en medidas administrativas que pongan coto a las deficiencias ya denunciadas i constatadas en la práctica. Esta urjencia se hace sentir tanto mas, cuanto se trata de un ramo que representa, por sí solo, casi la mitad de los gastos de traccion.

#### INDEMNIZACIONES DE RESIDENCIA. ALOJAMIENTOS GRATUITOS I BARATOS.

Todas las administraciones se han visto en la necesidad de acordar indemnizaciones de residencia, o bien dar alojamiento gratuito, a sus ajentes o personal inferior que se encuentra en servicio activo i que tiene que residir, sea transitoria o permanentemente, en localidades donde los arriendos i exijencias de la vida son caras, por razones especiales, sobre todo, en las grandes ciudades.

Una gran parte del personal recibe el alojamiento gratuito, como los jefes de estacion, jefes de depósito de locomotoras, bodegueros, guarda barreras, camineros, etc.; otros reciben habitacion en edificios pertenecientes a la empresa i pagan un arriendo reducido, que jeneralmente no excede del 10% de su renta, con lo cual se atiende a la conservacion, aseo, etc., de los edificios.

Así, por ejemplo, la Compañía del Nord Frances, ha hecho construir estos cuarteles de obreros (*citées ouvrières*) para el alojamiento de su personal en los centros mas importantes de su red (Ermond, Lens, Coudekerque, etc.) i pone así a disposicion de sus empleados

alojamientos en excelentes condiciones de precio, de higiene i de salubridad.

La Compañía de Paris-Lyon-Méditerranée, ha construido en Larroche, donde hai un importante depósito de locomotoras, 31 casas cerca de la estacion, compuesta cada una de cuatro alojamientos independientes, o sean 134 alojamientos, de dos, tres i cuatro piezas, que se arriendan a precios muy baratos de tal manera que la Compañía no se reembolsa con los arriendos mas que el 3% del capital. La misma Compañía tiene en Oullins 144 alojamientos.

La Administracion de los Ferrocarriles del Estado de Prusia, que estiende sobre una red de 28,000 kilómetros, trata de atender a su personal lo mejor que puede, facilitándole alojamientos baratos i cómodos. Por lei de 13 de agosto de 1895 se concedieron marcos 5.000,000 (§ 3.333,340 oro de 18 d.) para la construccion de habitaciones económicas para los obreros i empleados inferiores de los ferrocarriles prusianos. Con estos fondos se han construido en 37 localidades 812 alojamientos; de los cuales 277, de cuatro piezas; 363, de tres piezas; 172, de dos, siendo la superficie de las habitaciones de 30 metros cuadrados, para las pequeñas; 39 metros cuadrados para las medianas i 52 metros cuadrados para las grandes. La mayor parte de ellas tienen una entrada comun para varios alojamientos; pero cada habitacion tiene sus bodegas i escusados especiales, teniendo la mayor parte de ellas un patio para lavandería, i algunas pesebreras i jardines. Se ha renunciado a la construccion de pequeñas casas para familias, por su excesivo costo. Se cobra como arriendo un 3% de interes del capital i 0.5% de amortizaciones i gastos de administracion, i reparaciones, etc., etc., un 1%, o sea un total de 4.5%.

A mas de estas construcciones hechas directamente por el Estado, con estos 5.000,000 de marcos autorizados por la lei ya mencionada, el Estado ha avanzado a varias compañías constructoras la suma de 839,000 marcos, para la construccion de habitaciones económicas para empleados de su red de ferrocarriles, distribuidos como sigue:

25,000 marcos, a la Union de Constructores de Karthaus, por 8 alojamientos repartidos en 4 casas de dos pisos;

70,000 marcos a, la Sociedad de Construccion de St. Johann, por 6 alojamientos, en 2 casas de tres pisos;

200,000 marcos, a la Union de Empleados, de Munster, por 39 alojamientos, en 13 casas de dos pisos;

120,000 marcos, a la Union de Ahorros i Construccion de Willhemsburg, (aun no han comenzado los trabajos);

94,000 marcos, a la Union de Ahorros i Construccion de Greifswald, por 40 alojamientos, en 7 casas de tres pisos;

130,000 marcos, a la Union de Construccion de Stralaund, por 48 alojamientos, en 4 casas de tres pisos, i

200,000 marcos, a la Union de Ahorros de Breslau, por 76 alojamientos, en 3 casas de tres pisos.

Ademas de estos préstamos ya acordados, se estudian otros por 560,000 marcos, i aun las autoridades han solicitado otro de 5.000,000 marcos, que está actualmente en tramitacion.

Los intereses están fijados en 3%, con 1% de amortizacion i gastos de administracion, habiéndose considerado que el 1 5% fijado en el préstamo anterior, para atender a la administracion, amortizacion i reparacion, etc.; de las habitaciones, era exajerado.

Por otra parte, la Caja de Ahorros de los Obreros del Ferrocarril del Estado Prusiano, prestó, en 1893 i 1897, cerca de 5.000,000 de marcos a sociedades cooperativas de construccion, compuestas tambien, casi en su totalidad, de empleados de los ferrocarriles; en las mismas condiciones que se han hecho los préstamos del Estado, salvo que el interes fué fijado en 3.5%.

La Compañía del Orleans Frances, no procura directamente alojamiento barato a su personal; pero, en cambio, hace los avances de fondos necesarios a varias compañías constructoras para que compren los terrenos i hagan las construcciones necesarias, debiendo tener los empleados de su red preferencia i concesiones especiales en los arriendos. Las sociedades de construccion abonan a la Compañía un interes de 3%, por los capitales que han recibido en avances.

Estas sociedades están, por lo demas, obligadas a atender a la conservacion, etc., de los edificios i cobrar arriendos baratos, cuyo máximum para los empleados es fijado de antemano

La Sociedad de Habitaciones Económicas ha establecido, en estas mismas condiciones, en Paris 94 alojamientos situados en Ivry. En Bruselas, la Compañía ha adelantado, en las mismas condiciones, Fr. 100,000 a la Sociedad de Alojamientos Baratos.

Por lo demas, no dejaremos de mencionar que *todas las compañías europeas*, han hecho establecer en las casas de máquinas, dormitorios, lavatorios, salas de baños, etc., para el uso de los maquinistas, fogoneros, etc, que jamas tienen que recurrir al hotel cuando alojan de tránsito.

Basta lo anterior para dejar establecido i demostrado la importancia que se da a los alojamientos económicos para el personal inferior de los ferrocarriles i los sacrificios i medidas que se toman por las administraciones europeas para atender a este ramo.

Entre nosotros todo esto deja mucho que desear. El personal superior se encuentra jeneralmente mas o ménos bien atendido, o se le conceden gratificaciones especiales para casa; pero el personal inferior, fuera de los jefes de estacion, guardas, camineros, cuadrillas de la vía, están mal alojados o no tienen la menor franquicia a este respecto.

Ya que la construccion directa por el Estado, i mas que todo, la administracion de estas casas, es onerosa, a pesar de que los cuarteles obreros del Baron, en Valparaiso, han dado buen resultado; creemos que el camino mas corto i mas seguro que se tendria para mejorar la condicion de los obreros i empleados de los Ferrocarriles del Estado, es el que actualmente se emplea en el Estado de Prusia i la Compañía del Orleans Frances, i es el dar avance de fondos a compañías cooperativas de construccion, mediante una supervijilancia de los trabajos, la obligacion de conservar los edificios, etc., hipotecándolos a favor del Fisco, que es quien hace los avances, i quedando obligada la compañía a dar preferencia en sus arriendos a los empleados del Ferrocarril, no pudiéndoles cobrar mas de un cánon mínimum, que



será estudiado i fijado oportunamente por la Administracion de los Ferrocarriles del Estado.

Las mejoras en los alojamientos destinados al personal de tránsito, tanto en las casas de máquinas como los destinados a los conductores i otros empleados, se imponen con urgencia, puesto que lo existente ya no corresponde con las necesidades i exigencias del servicio, por el gran desarrollo que ha experimentado la explotación, que exige de día en día un movimiento de trenes mas asiduo. Al hacer estas mejoras, es de desear que entre nosotros se introduzca tambien el uso de los baños, puestos a disposicion del personal, que, como lo hemos mencionado, se encuentran actualmente instalados en todas las administraciones europeas.

#### AUXILIOS A LOS HERIDOS, ETC.

Todas las administraciones de ferrocarriles consignan en sus Reglamentos disposiciones sobre auxilios especiales para los empleados heridos o maltratados en servicio, i auxilios extraordinarios para las familias en caso de muerte del empleado. Nuestra lei i reglamento vijente, en la Administracion de los Ferrocarriles, contemplan, aunque deficientemente, estos casos, i el Consejo de Administracion trata de suplir como puede las deficiencias de las disposiciones existentes sobre el particular, cuestion que se hace inútil discutir en este trabajo.

Nos basta tomar nota que ya estos ausilios son del resorte de nuestra Administracion i, por consiguiente, que su manera de concederlos, tanto a los heridos como a los deudos en caso de muerte, deben irse mejorando i armonizando a las exigencias actuales, al corregir i reformar los reglamentos, para hacer siempre espedita la accion de la Administracion en estos casos, i evitar los abusos a que ellos pueden dar lugar.

Como, desde hace tiempo, se estudian proyectos de Cajas de Ahorro, etc., se hace indispensable, en el estudio de estas instituciones, poner las cláusulas necesarias a sus estatutos, para que ellos, no



sólo sirvan para dar pensiones de retiro absoluto, sino que también faciliten a los empleados auxilios extraordinarios en caso de enfermedades de larga duracion, cuando los reglamentos de la empresa reducen a la mitad o a un tercio el jornal o sueldo del empleado.

Las administraciones europeas no sólo conceden auxilios extraordinarios a los empleados que se maltratan en el servicio i que tienen escasos jornales o sueldos, sino que tambien *subvencionan Cajas de Ahorros i Seguros*, con la condicion que den a sus empleados franquicias, en casos dados. Quién sabe si entre nosotros se encontrarían tambien compañías de ahorros i seguros, que, mediante una subvencion módica i exijiendo de parte de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado una prima mínima, pudiese asegurar una pension o cierto auxilio a los empleados, en caso de maltrato o herida sufrida en servicio, debidamente justificada i comprobada por la administracion de dicha empresa.

Son soluciones éstas que basta indicarlas para ver que hoi dia, que tenemos en el pais varias compañías de ahorros i seguros nacionales, pueden ser solucionadas ventajosamente, tanto para la administracion como el personal i aun para la compañía misma.

Ademas de estas *subvenciones a compañías de seguros*, las administraciones europeas ayudan permanentemente a los ajentes de bajo jornal, cuando ellos tienen cierto número de años de buenos servicios i están cargados de familia. Estas condiciones varían segun las compañías.

La Compañía del Oeste Frances concede a los empleados cuyo sueldo no pasa de 1,600 francos, al año, un sobre sueldo anual de 24 francos por cada niño menor de 16 años, a partir del tercero.

En el Estado Frances, los empleados cuyos jornales no exceden de 2,000 francos i que tienen tres niños menores de 18 años reciben un sobre sueldo de 4 francos por mes, mas un suplemento de 2 francos mensuales por cada niño mas, a partir de tres.

En el Orleans Frances, el sobre sueldo es de 5 francos por mes i por niño, i se concede a partir del cuarto niño a los empleados que ganen ménos de 1,500 francos anuales i a partir del quinto niño

para los empleados que ganan jornales comprendidos entre 1,500 i 2,100 francos anuales.

Para que se tenga una idea de lo que cuestan estos sobre sueldos, citaremos sólo dos cifras de las apuntadas en las estadísticas francesas del año pasado. El monto de los auxilios concedidos al personal (comprendiendo en ellos auxilios concedidos a heridos, etc.; sobre sueldos por familias, etc.) ascendió el año pasado, para la Compañía Orleans Frances, a la suma de 800,000 francos i a 1.130,000 francos para la Compañía del Oeste Frances.

A mas de esto, cuando por circunstancias especiales, se provoca un alza jeneral en los precios de los artículos de primera necesidad, las compañías francesas i la Administracion de los Ferrocarriles del Estado Frances conceden suplementos especiales a sus empleados que tienen jornal bajo. Para no hacer pesado nuestro trabajo, citaremos sólo el caso de la Exposicion de 1889 en Paris. Los empleados de los ferrocarriles fueron indemnizados temporalmente, para atender a la carestía que ella ocasionó, i estas indemnizaciones excepcionales costaron a la Compañía del Este Frances la suma de 417,573 francos; i 605,000 francos a la Compañía del Oeste Frances.

Por lo anterior se vé, como lo hemos dicho, cuánta deficiencia tienen aún nuestros reglamentos administrativos a este respecto, puesto que ellos actualmente sólo contemplan los casos mas urgentes, como ser el de los heridos, maltratados o muertos en servicio. Quedan aún por estudiar los auxilios de otro orden que para los que no tienen mas que miserable sueldo i una vida honrada que los llena de familia, son casi tan apremiantes como los anteriores.

Se vé, pues, que la revision de esos reglamentos se impone i que los jefes de los diversos departamentos tienen el deber de preocuparse cada dia mas de las condiciones apremiantes i anormales en que se encuentra gran parte del personal que gana jornales o sueldos sumamente exiguos.

DOMINGO V. SANTA MARÍA

(Continuará)

