

trabajo, tomando interés en lo que se hace. Si fuese posible, no debiera regirse esto por ley alguna, ni intervenir el Estado en ello; sino aparecer por amistosos convenios, que algún día constituyesen costumbre general.

Bien sé que frente á semejante modo de pensar presentarán siempre capitalistas, propietarios y dueños de fábricas, la cuestión económica; no me toca ni tratarla, ni resolverla; mas opino que siendo, como es la mayoría de las veces, justificada la pretensión del obrero, el capitalista debe ceder un poco, antes que el trabajador quiera imponerse por la fuerza.

Con esto creo haber contestado, en parte, á las preguntas generales y paso á tratar de las industrias especiales de que determinadamente se ocupa el Cuestionario.

TRASPORTES TERRESTRES

En España es imposible, ó punto menos, señalar las horas de trabajo de maquinistas y fogoneros de locomotoras. Todo depende de las necesidades del servicio, por lo cual, sin duda, su reglamento fija la duración del trabajo con arreglo al diario servicio de viajeros y mercancías. De modo que se necesitaría, á cada momento, tener presentes los cuadros de marcha de trenes, y conforme á ellos, juzgar y precisar las horas de trabajo de maquinistas y fogoneros. Aun así, el cálculo no sería rigurosamente exacto, porque, según los datos que se me han facilitado, sirviendo de tipo la línea del Norte, nos encontramos con que hay maquinista que sale de Madrid en un tren destinado á Irún y no llega sino hasta Avila ó Valladolid. Por otra parte, tampoco es fácil fijar horas de trabajo, en atención á que varían con frecuencia en los trenes de mercancías, y en lo tocante á los de viajeros ya dejo indicado que no conozco reglas y ordenanzas referentes al cambio de maquinistas. Algunas veces se mudan dos en trayecto no muy largo y otras lo recorre entero uno solo.

Teniendo presentes estas condiciones, he procurado, sin embargo, hacer un cálculo aproximado, ya fijándome en los demás agentes de la explotación de ferrocarriles, ya en la

Por lo referente á otros empleados en el movimiento de trenes, creo pertinentes al objeto de la información las siguientes noticias acerca del personal de estaciones. En las de cierta importancia el jefe trabaja las horas necesarias para el buen servicio, que no suelen pasar de *doce*; el mismo tiempo invierte el subjefe, y al que hace servicio, concédesele *una hora* para almorzar. En otras estaciones el trabajo dura *un día completo* y descansan otro, siendo, por consiguiente, alternado. Los telegrafistas trabajan al día *doce horas*, alternando por semanas, de día y de noche. En cuanto á los *factores, vigilantes, mozos* y demás dependientes, en algunas estaciones sirven *doce horas*, con iguales condiciones que los telegrafistas; en otras, trabajan *veinticuatro horas*, y comen en la estación, descansando luego otras *veinticuatro*.

Tratándose de estaciones de última categoría, *el factor* alterna con el jefe, el cual trabaja *diez horas*, en cuyo caso el factor autorizado se encarga del servicio las restantes. Hay otras de igual categoría, donde el servicio tiene carácter permanente; sin embargo de lo cual, los empleados alternan, y así les queda tiempo para comer y dormir.

JOSÉ RODRÍGUEZ MOURELO.

(Se concluirá.)



marcha de los trenes de viajeros y mercancías, siempre en vista de los datos que he podido adquirir. Así creo que los maquinistas de locomotoras pueden dividirse en tres categorías, á saber: *maquinistas de maniobras, de trenes de viajeros y de trenes de mercancías*. Puede asegurarse que el trabajo de todos ellos es mixto, *de día y de noche*, y el de los dos últimos grupos *alternado*, mediando *veinticuatro horas*, por término medio, entre dos viajes consecutivos. En tal sentido, he calculado en *doce horas diarias*, próximamente, el tiempo que trabajan los maquinistas de maniobras, *quince días alternados al mes* los pertenecientes á trenes de mercancías, también á razón de *diez ó doce horas y diez días mensualmente* los de viajeros, correspondiéndoles ocho horas diarias, tiempo nada escaso, si se tiene en cuenta que su labor es muy penosa, se hace á la intemperie, casi siempre de noche y en las peores condiciones. Los fogoneros siguen, poco más ó menos, la suerte de los maquinistas, á los que acompañan y ayudan en sus ingratas faenas.

Tanto como el servicio de trenes dura el de los guarda agujas, y á no ser en algunos casos, cuando el movimiento es considerable, como sucede en las grandes estaciones y cabezas de línea, la misma persona hace el servicio día y noche. Por punto general en España, el número de trenes que pasan, aunque sujeto á variación, según las estaciones, es *seis*, por término medio, si bien hay parajes, de los que puede citarse la estación de *Vicien*, entre Tardienta y Huesca, donde no pasan sino tres trenes, término medio.

Van, además, en los trenes, *conductores y guardafrenos*. Tomando como tipo la línea de Madrid á Hendaya, los primeros tienen *quince días alternados de trabajo al mes*, en trenes de viajeros, correos y expresos, y lo mismo en los de mercancías. Los segundos pueden ser de *cola* ó de *centro* de tren: unos y otros tienen asimismo *quince días alternados de trabajo al mes*, haciendo escala, los guardafrenos de trenes expresos en Miranda y los de trenes correos y mixtos en Miranda y Valladolid. Me hago cargo de estos datos para que pueda juzgarse del trabajo en los trasportes terrestres por ferrocarril en nuestra patria.