
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 (conclusion) por Domingo V. Santa María.—El puerto i los ferrocarriles de San Antonio. Presentacion al Soberano Congreso (continuacion) por Enrique Vergara Montt.—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

—————
(*Conclusion*)
—————

PENSIONES DE RETIRO

Mucho se ha dicho sobre la necesidad de establecer pensiones de retiro para el personal de los Ferrocarriles del Estado; pero hasta ahora solo los pocos empleados superiores que tienen en carácter de empleados de lei son los únicos que tienen derecho a ella, acogiéndose a la lei de jubilaciones de empleados públicos.

No se ha escapado tampoco a la penetracion de los hombres de Gobierno los gravámenes que ocasiona al Estado, si se hace estensivas a todo el personal dichas disposiciones, i ésa ha sido la causa porque, hasta la fecha, se ha sujetado la mano de nuestros lejisladores i no se ha votado ningun proyecto en ese sentido, aunque todos ellos reconozcan la necesidad urgente i justa que hai en poder atender al retiro de viejos servidores de la administracion.

No habiendo ninguna disposicion jeneral a este respecto, la administracion se ha visto imposibilitada constantemente para poder atender al retiro honroso de empleados que durante cuarenta años la han servido con honradez i discrecion, contrayendo en el servicio enfermedades que los han imposibilitado en absoluto; por eso, en los casos extremos, se han dado pasos aislados, siempre morosos, para conseguir por gracia el derecho de jubilacion a uno que otro de estos buenos servidores. La mayoría, de carácter mas humilde, aunque no ménos meritorios i honrados, no pueden alcanzar estos beneficios i no les queda mas alternativa que seguiren la tarea, ganando su sustento, aunque ello sea superior a sus fuerzas físicas; o retirarse a una vida de miserias, mas o ménos estrecha, si han conseguido acumular algunas pequeñas economías.

Nuestras administraciones han sentido siempre la necesidad de subsanar a este lamentable estado de cosas, i se han estudiado i presentado al Ministerio de US. varios proyectos de Cajas de Ahorros que permiten asegurar a los empleados una pension de retiro; i cada día se hace mas apremiante una resolucion a este respecto.

Sin insistir mas sobre la necesidad i ventajas de estas Cajas de Ahorros, que aseguran a los empleados sus pensiones de retiro, i que, por lo tanto, permiten a la administracion quitar oportunamente del servicio activo al personal que, por sus años o achaques, se ha hecho poco adecuado para la debida atencion de las tareas diarias de los Ferrocarriles, sin dejarlo en la miseria, i no siendo nuestra mision abordar la redaccion de un proyecto de lei sobre el particular, nos limitaremos a llamar la atencion de US. sobre este punto i dejar constancia de las principales franquicias que estas instituciones deben dar al personal i la manera cómo las administraciones europeas las han constituido.

Hai compañías en las cuales las Cajas de Ahorros de los empleados (que tienen mas de 20,000 inscritos, como la del Este Frances) son alimentadas por una retencion del 3% sobre los salarios i por una subvencion de la compañía igual al 12% de estos emolumentos i las Cajas aseguran a los interesados las ventajas siguientes:

1.^a Todo empleado que tiene 55 años de edad i 25 de servicio, con depósitos del 3%, tiene derecho a una pension vitalicia inmediata igual a la mitad de su *suelo medio* de seis años mas productivos. Con mas de 25 años de depósitos, la pension se aumenta en un sesentavos del sueldo medio anterior por cada año suplementario, pudiendo elevarse así hasta las tres cuartas partes del sueldo, con la condicion de no ser superior a 9,000 francos.

2.^a En los casos de invalidez o de supresion de empleo, todo empleado que tiene 15 años de depósitos, tiene derecho, cualquiera que sea su edad, a una pension vitalicia inmediata, representando por cada año de depósito un cincuentavos o sesentavos de su sueldo medio, formado como se ha dicho anteriormente. Las compañías se reservan el derecho de acordar pensiones, calculadas, como se ha dicho ántes, a todo empleado que, por cualquiera causa de invalidez o suspension de empleo, deja de servir ántes de 15 años de depósitos.

3.^a En caso de muerte de un empleado con pension, o de un empleado activo, que tenga ménos de 15 años de depósitos, cualquiera que sea su edad, su viuda o sus huérfanos menores de 18 años tienen derecho a que se les devuelva inmediatamente la mitad de la pension precedente servida al fallecido, o su cuenta liquidada a su favor hasta la víspera de su muerte.

4.^a Las pensiones liquidadas como está dispuesto en la disposicion 3.^a no pueden ser inferiores a los mínimos siguientes:

Sin ninguna condicion de edad	Pension de empleo	Pension de la viuda i huérfanos
Despues de 25 años de servicios	Frs 600	Frs. 365
„ de 20 „ i ménos de 25..	„ 450	„ ...
„ de 15 „ „ 20..	„ 300	„ 250

Las cláusulas anteriores son independientes de las que conceden auxilios especiales en caso de accidentes o enfermedades; son simplemente las principales concernientes a las pensiones de retiro.

Estas condiciones jenerales, con mas o ménos variantes, son las que sirven de base a casi todas las administraciones europeas

en casos análogos. Hai compañías que, por disminuir sus gastos, exigen a sus empleados el depósito del 6% de sus jornales i sólo contribuyen ellas con un 10% del monto de los sueldos, lo que no es de aconsejar entre nosotros. La cuota de 3%, comunmente empleada, ayudada con el 12% de la compañía, es hasta ahora la mejor solución.

Hai otras compañías que todos los años, sobre las ganancias de la explotación, según el monto de los dividendos que el Consejo acuerda repartir a los accionistas, destina cierta suma para repartirla a prorrata de sus sueldos entre el personal inferior, que gana poco, i sobre el monto de estos jornales descuenta un 10% para la Caja de Ahorros de la compañía.

Entre nosotros una solución semejante no se podría adoptar. Nuestros Ferrocarriles del Estado no son explotados bajo la base de ganancias de tráfico. Por el contrario, siempre se les exigen tarifas tales que apenas costean los gastos de explotación en la mayor parte de los casos.

Otras administraciones *hacen obligatorios* los depósitos del 3% en las Cajas de Ahorros i, en compensación de esta imposición forzosa, ellas contribuyen entónces con un 15% del monto de los jornales i sueldos de sus empleados, i las franquicias acordadas, tanto en los casos de retiro por tener más de 55 años de edad i por imposibilidad, etc. i a las viudas i menores, son un tanto mayores a las apuntadas en los párrafos anteriores.

Hai otras administraciones que no forman ellas Cajas especiales de Ahorros, sino que hacen que los depósitos de los empleados i sus propias subvenciones sean entregadas a las *Cajas Nacionales de Ahorros*, con las cuales hacen convenios i contratos especiales para acordar las pensiones. Para comodidad de los empleados, evitar viajes i pérdidas de tiempo, ciertos empleados de la administración, en los principales centros de la red, se encargan de hacer los trámites, etc., de modo que el empleado tenga las menores molestias posibles.

Entre nosotros, que tenemos una Caja de Ahorros de servicio

público, ¿cómo no ha de ser posible llegar a establecer alguna combinación que asegure una renta de retiro, de vejez o de invalidez para los empleados de los Ferrocarriles del Estado, haciendo que ellos contribuyan con un 3% como máximo del monto de sus jornales o sueldos, i la empresa sacrificando un 12 o 15% del total de estos sueldos? De esta manera se evitarían gastos de un nuevo personal que atendiese las Cajas de Ahorros especiales i las desconfianzas que podrían haber desaparecerían, por cuanto la administración de esos fondos no estaría en manos de la empresa, sino de una institución como nuestra Caja de Ahorros, que no puede ménos que inspirar toda confianza.

Estas Cajas de Ahorros no sólo han sido constituidas i fomentadas por las compañías, sino aun por las administraciones de las redes del Estado, i, para no citar mas que un ejemplo, tomaremos la red de los Ferrocarriles del Estado Frances. En esta red las Cajas de Ahorros i de pensiones de retiro están alimentadas como sigue:

1.º Con la retención del 5% sobre los sueldos o salarios de sus empleados o jornaleros, así como con la retención del primer doceavo de dichos sueldos, cuando hai promociones. (Lo que se ha considerado últimamente como excesivo i se trata de disminuir aumentando el tanto por ciento con que contribuye el Estado);

2.º Por una subvención de la red del Estado del 10% del monto de los sueldos i jornales;

3.º Con el producto de la colocación de estos fondos i el de las multas en que hayan incurrido los empleados i jornaleros.

Estas Cajas conceden las franquicias siguientes:

1.ª A los empleados o jornaleros que renuncian o son destituidos, tienen derecho a la devolución de sus retenciones sin intereses. Las retenciones son también devueltas sin intereses a las viudas e hijos de un empleado muerto en ejercicio de sus funciones, pero no en servicio, ántes de 15 años de depósitos;

2.ª El derecho de pensión de retiro por edad se adquiere cuando el empleado cumple la doble condición de tener 55 años de edad 25 de depósitos;

3.^a Los empleados i jornaleros que llegan al límite de la edad i tienen mas de 15 años de depósitos.

4.^a Los agentes i empleados que despues de 15 años de depósitos por razones de enfermedades o invalidez contraída en el ejercicio de sus funciones, aunque no tenga el límite de la edad.

Las pensiones se determinan de la manera siguiente:

1.^a El jornalero o empleado que tiene 55 años de edad i 25 de depósitos recibe una pension igual a la mitad de su sueldo o jornal, que es el promedio de lo que ha ganado en sus últimos seis años, con un aumento de un cincentavos de este promedio por cada año que excede a los 25.

2.^a El empleado que despues de 15 años de depósitos tiene derecho a una pension, como se ha dicho anteriormente, recibirá una calculada de la misma manera que para el caso precedente, es decir, como si tuviese 55 años de edad i 25 de depósitos, i se disminuirá de un cincentavos por año de edad i por año de depósito de ménos. Sin embargo, estos descuentos no se efectúan a los maquinistas, fogoneros u otros empleados de los trenes cuando se han imposibilitado a causa del servicio. La liquidacion se hará en este caso como si tuvieran 55 años de edad i 25 de depósitos;

3.^a El empleado que llegue al límite de la edad i no tiene 25 años de depósitos se le liquidará como en el caso anterior descontando un cincentavos por cada año ménos de los 25.

Éstas son, en resúmen, las condiciones esenciales de las cajas de retiro de edad de los Ferrocarriles del Estado Frances, pero en los artículos de detalle se establece que el máximo de la pension de retiro será las tres cuartas partes del sueldo medio de los seis últimos años, sin poder exceder de 6 000 francos, pero en el momento de la liquidacion de su pension será reducida a la mitad.

Las pensiones de retiro pueden ser colocadas por mitad a nombre de la viuda no divorciada ni separada de su marido, i de los niños menores de 18 años, si así lo ha solicitado el empleado:

Cuando un agente muere en el ejercicio de sus funciones despues de tener 15 años de depósitos es considerado de oficio con el derecho

a la pension de retiro i su viuda e hijos menores de 18 años tienen derecho a la pension de retiro de 55 años de edad i 25 de depósitos.

Se vé por lo anterior toda la ayuda que las administraciones de los ferrocarriles prestan a las cajas de retiro de su personal i otro tanto hacen las administraciones de las líneas del Estado, ya que no es práctico en este caso conceder a estos servidores los derechos de jubilacion, puesto que no pueden ser equiparados con el personal de empleados públicos nacionales. Se vé tambien que el camino mas práctico i justo de asegurar pensiones de retiro es de subvencionar a Cajas de Ahorros, donde se obliga a los empleados a depositar una cuota mínima (variando del 3 al 5% de sus sueldos i jornales) i celebrando con ellas contratos i convenios especiales. Existen ya entre nosotros dos instituciones de esta especie: la Caja de Ahorros de Empleados Públicos i la Caja de Ahorros instituida por la Caja de Crédito Hipotecario. ¿Qué costaria entónces dar el segundo paso? ¿Por qué no se entraria a subvencionar a una de estas instituciones con el 12 o 15% del monto de los sueldos i jornales i se establecerian convenios especiales, dejando entónces al personal de los Ferrocarriles con sus derechos de pensiones de retiro? Como se vé, sólo falta el último empuje, el que se hace cada dia mas necesario, para asegurar un buen servicio administrativo en una Empresa como la de los Ferrocarriles del Estado.

Las administraciones europeas no limitan su accion al simple sostenimiento de Cajas de Ahorros i de retiro de sus empleados, sino que estimulan i *subvencionan* sociedades de socorros mutuos i de seguros.

Ya que hemos mencionado en detalle las condiciones jenerales de la Caja de Retiro de los empleados de la administracion de la red de los Ferrocarriles del Estado Frances, se hace necesario, para completar el alcance de la proteccion i ayuda que se presta a los empleados, citar la Sociedad de Socorros Mutuos de los Agentes (obreros i empleados) de la misma administracion, que fué fundada en 1880. Esta institucion tiene tambien por objeto ayudar,

por medio de auxilios o pensiones, a sus miembros titulares i a sus viudas, a sus hijos menores, i a falta de viuda o huérfanos, al padre o madre vivo que mantienen los socios.

Los empleados son admitidos en esta sociedad despues de seis meses de servicio, con la condicion de tener 18 años a lo ménos i 45 a lo mas.

La Sociedad es administrada por un Consejo compuesto del director de los Ferrocarriles del Estado, dos vice-presidentes, un secretario, un tesorero i dos miembros honorarios nombrados por tres años por el director de los Ferrocarriles del Estado, de siete comisarios, nombrados por tres años por la junta jeneral de socios.

El capital de la Sociedad se compone:

1.º Las cuotas de sus miembros titulares en funcion en la red del Estado (3% del jornal o sueldo con la facultad de poner 3 francos al mes, cuando la cotizacion es inferior a esta suma) la cotizacion de los obreros admitidos título definitivo, como se describe mas adelante;

2.º Las cuotas voluntarias con que se suscriban los miembros honorarios (cotizaciones que no pueden ser inferiores a 2 francos al mes);

3.º *Las subvenciones que la red del Estado acuerda a la Sociedad;*

4.º El producto de la colocacion de sus fondos en valores mobiliarios o no mobiliarios;

5.º Las donaciones, legados i multas;

6.º Las cuotas de los socios que han dejado los Ferrocarriles i que continúan en la Sociedad (2 francos el mínimum i 5 el máximum);

7.º Los depósitos que los socios admitidos como pensionistas ántes de los 55 años, están autorizados a hacer hasta la suma de 400 francos para constituir una pension mas elevada, cuando sus cotizaciones no alcanzan a esta suma

Esta Sociedad, que es subvencionada por la red de los Ferrocarriles del Estado Frances i administrada con la intervencion directa de su director jeneral i de miembros nombrados por él, concede

tambien pensiones de retiro a sus socios que tengan mas de 55 años de edad, o a los que ántes de esta edad se han imposibilitado para el trabajo. Conceden socorros temporales o vitalicios, segun las condiciones especiales de sus miembros i en conformidad con las disposiciones de sus estatutos; es decir, que los empleados de los Ferrocarriles del Estado Franceses a mas de su pension dada por la Caja de Ahorros i de Retiro, si se hacen miembros de la Sociedad de Socorros Mutuos, haciendo imposiciones que estimulan a la economía i que, sin embargo, no exceden del 3% de sus jornales, acumulan para su vejez o para el caso de imposibilidad, tanto para ellos como para sus viudas o menores, una doble pension que los deja en situacion relativamente desahogada.

La Caja de Ahorros i Retiro debe ser forzosa; la inscripcion en las asociaciones de Socorros Mútuos, *subvencionadas*, debe ser voluntaria; pero no por eso su papel i su importancia dejan de ser verdaderamente eficaces, puesto que estimulan el ahorro i permiten a los empleados serios i metódicos asegurarse una situacion mas holgada, mediante una pequeña privacion temporal de un 3% mas de sus sueldos.

Entre nosotros, para principiar, bastaria con la instalacion de la Caja de Retiro; casi no seria posible desde el primer momento, dados nuestros hábitos tan poco económicos, fundar las asociaciones de socorros mutuos, pero no hai duda que ellas vendrán solas i como corolarios forzados tan luego como funcionen las Cajas de Ahorros i de Retiro.

Para dar algunas cifras que manifiestan los desembolsos que ocasionan los servicios de las Cajas de Ahorros i de Retiro, diremos lo siguiente:

Segun las estadísticas del año pasado el total de los gastos que las diversas administraciones de los Ferrocarriles Franceses hicieron para atender a las Cajas de Ahorros i de pensiones de Retiro, ascendió a la suma de 33.810,400 francos, o sea a un 9.5% del total de gastos de explotacion. Si consideramos simple-

mente la red del Estado Frances, los desembolsos que ocasionó la subvencion del 10% del salario de jornaleros i empleados con que se subvenciona la Caja de Ahorros de pensiones de Retiro (sin tomar en cuenta la subvencion a la asociacion de Socorros Mutuos) fué de 2.785,000 francos, lo que representa un 3.16% del total de sus gastos de explotacion. En este mismo año la red de los Ferrocarriles del Estado Frances subvencionó a la asociacion de Socorros Mutuos que hemos mencionado con la suma de 911,000 francos.

OTRAS FRANQUICIAS

Las administraciones europeas exigen todas ellas un uniforme a su personal, i para facilitarles esta exijencia i hacer que ella no sea onerosa, celebran tratos especiales con los fabricantes, etc., para suministrarlos a precio de costo.

Entre nosotros seria mui de desear que se siguiese estimulando el uso de los uniformes en el servicio i a este respecto nuestra administracion tambien ha tomado sus medidas para que las exijencias que ha establecido sobre el particular sean lo ménos onerosa posible.

No falta sino completarlas i ampliarlas al personal de la vía, de la estacion i de la traccion, etc.

Nuestra administracion ha consignado tambien en sus contratos con los servicios de restaurants de la línea, rebajas especiales para el personal en servicio. En Europa se consignan reducciones que varían entre un 25 i un 23 ½ del precio corriente; entre nosotros, nuestra administracion consigue a este respecto mejores ventajas, puesto que a veces la reduccion llega al 50%.

ASILOS, ESCUELAS DE OBREROS, ETC.,

Varias administraciones han fundado asilos especiales i escuelas para los niños de los obreros. Seria de desear que la administracion de nuestros Ferrocarriles del Estado estudiaran la manera de consti-

tuir entre nosotros instituciones semejantes. La única institucion de esta naturaleza que existe en nuestros Ferrocarriles es el curso de telegrafistas que hace el señor inspector jeneral de telégrafos, bajo el patrocinio de la empresa.

Como ejemplo de estas instituciones citaremos los siguientes:

La compañía del Oeste Frances fundó, en 1775, en Paris en el centro de sus establecimientos de Batignolles, un asilo para niños de ambos sexos, comprendiendo una escuela preparatoria i una escuela primaria. En 1897 estas instituciones recibian 997 niños.

Poco despues de su fundacion se le anexó a este asilo una escuela profesional, en la cual se hacen obras de costura para repartir a domicilio, que son distribuidas, bajo el patrocinio del asilo, a las mujeres de los empleados. En 1897, 516 mujeres han sido ocupadas en esta escuela i han ganado 37,882 francos 49 centésimos.

Los gastos que ha tenido la compañía durante el año 1897 para atender este asilo ascendieron a 95,000 francos (no contando arriendo de edificios). La compañía mantuvo, ademas, en diversas casas de huérfanos, pensiones o becas a favor de los hijos de sus ajentes i ha instituido 10 becas en la Escuela Comercial de la Avenida Trudaine.

La compañía del Norte Frances ha establecido en la Chapelle una escuela de aprendices para los hijos de sus empleados; ahí esos jóvenes hacen sus estudios teóricos i prácticos i aprenden los oficios de ajustadores, herreros, etc., i se preparan así para ser mas tarde magníficos obreros.

Para facilitar los estudios de los jóvenes que manifiestan disposiciones para una instruccion mas elevada, la compañía ha instituido becas en diversos colejos comerciales de Paris, las que son concedidas en concursos.

Mantiene, ademas, el establecimiento denominado "Felix Mathieu," en recuerdo del ingeniero en jefe de dicha compañía, en la cual los hijos de los empleados que no tienen fortuna pueden adquirir una educacion primaria, secundaria o superior, para facilitarles el acceso a los establecimientos de instruccion del Estado;

i con el mismo objeto se ha fundado tambien, bajo los auspicios de la compañía, el establecimiento, debido a una dádiva de la baronesa de Saint Didier. A mas de esto, la compañía paga las pensiones a un cierto número de jóvenes colocados en la Casa de Huérfanos del Faubourg-Saint-Antoine i subvenciona las escuelas primarias que existen en las aglomeraciones mas importantes de su personal.

Los ejemplos anteriores bastan para poner de relieve la importancia de estas instituciones fomentadas o creadas por las compañías en beneficio del personal. Entre nosotros, si la administracion de los Ferrocarriles del Estado pusiese un poco de dilijencia, no seria difícil conseguir que en los barrios cercanos a las agrupaciones de obreros, en las ciudades de alguna importancia, a mas de Santiago, como Valparaiso, Concepcion, Talca, Chillan, etc., se establezcan escuelas públicas que atendiesen con preferencia a los hijos de los empleados pobres i aun subvencionar escuelas profesionales para niñas o escuelas de aprendices, que podrian ser atendidas en union con la Sociedad de Fomento Fabril, que actualmente mantiene i rejenta esta clase de escuelas en Santiago i Valparaiso i que durante algun tiempo mantuvo tambien en Santiago una Escuela de Manejo de Motores.

Por consiguiente, aprovechando el concurso de estas sociedades i de las escuelas públicas primarias, no se exijirian a la empresa sino mui pocos desembolsos, para poder atender a la educacion de los hijos del personal de menor cuantía i preparar, por decirlo así, futuros candidatos de fogoneros, maquinistas, ajustadores, etc., así como prepara actualmente telegrafistas en el curso especial que mantiene a su costa con tan buenos resultados.

Otra de las franquicias que las administraciones conceden al personal es el pasaje gratuito cuando viajan dentro de la red, i se les concede igual franquicia a las familias, padre, madre, mujer i niños que viven con el empleado i a sus espensas para la temporada de sus vacaciones, es decir, por un viaje de ida i otro de vuelta en el año. En las demas ocasiones que la familia de uno de los empleados

necesita viajar, se les concede la rebaja de 1.10 o 1.4%, es decir, se les concede el pasaje mas reducido que permiten los reglamentos, impidiendo el abuso de esta franquicia, reduciendo a veces estos derechos a un número determinado de viajes en el año.

El transporte del mobiliario de los empleados i de sus familias cuando ellos van a tomar posesion de sus destinos o han tenido alguna permutacion en el servicio, variando su residencia habitual, tambien se concede grátis.

Para evitar los abusos, estas franquicias deben ser concedidas con parsimonía en los reglamentos, dejando, por lo demas, cierta latitud a la direccion jeneral para hacer algunas concesiones, puesto que ellas son propiamente medidas de órden interno de la administracion, i no todos los empleados son igualmente meritorios. Ademas, circunstancias estraordinarias, casos de enfermedad, etc, pueden obligar a la administracion a dar las franquicias de transporte, no sólo a los empleados sino a sus familias, aun sin considerar sus vacaciones. Esta variedad de servicios, para que no sean abusivos, como lo hemos dicho anteriormente, necesita poca reglamentacion i cierta latitud de accion en la direccion jeneral.

En las administraciones europeas todos los empleos que pueden ser confiados a mujeres (empleos de oficina, boleterías, guarda-barreras, servicios de paraderos, etc.) son reservados, sea a las viudas o a las mujeres o hijas de los empleados. Las estadísticas francesas muestran que en 1896 sobre un personal total de 220,000 empleados que tenian las seis grandes compañías i los Ferrocarriles del Estado, habia 25,299 mujeres ocupadas, o sea un 11%.

Las hijas menores de los empleados son admitidas en las oficinas i, despues de su mayor edad, en los talleres, estaciones, etc., con preferencia a todos los demas candidatos.

Seria mui de desear que nuestros reglamentos de admision concediesen tambien franquicias i preferencias a los hijos de los empleados en servicio i de los ex-empleados que han dejado la administracion por imposibilidad física o material. Esta medida, unida a la

creacion o fomento de escuelas al rededor de las estaciones en los centros mas poblados, traeria para la empresa la gran ventaja que se vé en el personal de las administraciones europeas: los hijos de los empleados toman cariño a la Empresa desde chicos, ven en sus padres los deberes del servicio, conocen casi instintivamente los reglamentos i las causas de sus disposiciones i, con lo que aprenden en las escuelas, se hacen enteramente aptos i mas competentes que cualquier estraño. De ahí que las consideraciones de preferencia que conceden todas las administraciones a los hijos de sus empleados o ex-empleados que se encuentren retirados por la edad o imposibilidad, sean una fuente fecunda de buenos empleados, abnegados i observantes en sumo grado.

Ojalá que nuestros administradores atendiesen este ramo; ello traeria, entre nosotros, no sólo el resultado benéfico de considerar i formar un personal inferior, idóneo i abnegado, sino que, mediante disposiciones reglamentarias bien concebidas, se evitarian los influjos políticos tan nocivos en la formacion del personal administrativo.

RESÚMEN

En resúmen, nuestra administracion de los Ferrocarriles del Estado no debe omitir sacrificios para modificar su reglamentacion, estableciendo condiciones de admision para su personal, que den garantías de idoneidad i honradez:

Asegurar a este personal su *ascenso lejítimo* dentro de sus aptitudes;

Reglamentar debidamente las primas i gratificaciones por servicios extraordinarios o por economía en los artículos de consumo;

Tratar de mejorar las habitaciones de obreros, ya sea construyéndolas por cuenta de la empresa, o bien por medio de empresas constructoras a las cuales se les somete a condiciones especiales i se les impone máximum de cánon para los arriendos a los empleados,

Fundar Cajas de Ahorros i de Retiro de vejez o de invalidez i fomentar las asociaciones de socorros mutuos;

Conceder ciertas franquicias de detalle del orden interno para la movilizacion de los empleados;

Fundar o subvencionar escuelas primarias, secundarias o profesionales en los alrededores de las estaciones, en las grandes agrupaciones, con la obligacion de dar franquicias a las hijas e hijos de los empleados en servicio o de los ex empleados que hayan obtenido retiro por edad o por imposibilidad;

Dar preferencia en sus oficinas, boleterías, etc., a las viudas, mujeres e hijas e hijos de sus empleados en servicio o ex-empleados retirados por edad o por imposibilidad.

Tales son, en resúmen, las medidas principales que todas las administraciones toman para asegurar la concurrencia i permanencia de un personal idóneo i abnegado, que no sólo trabaja por el sueldo o jornal diario, sino por apego al servicio i a una administracion donde se suceden de jeneracion en jeneracion i donde encuentran los auxilios del caso que les permite asegurar su retiro, si la edad, las debilidades o un caso fortuito les imposibilita de seguir en el servicio; donde se fomenta la economía con las asociaciones de socorros mutuos, economías que mas tarde redundan en beneficios para la vejez, invalidez o en favor de las viudas i menores.

Dados los elementos administrativos actuales, todas estas medidas no son de difícil implantacion entre nosotros. Para muchas de ellas basta la reglamentacion adecuada al caso; para otras la concurrencia de las escuelas públicas primarias i de la Sociedad de Fomento Fabril i mui pocos sacrificios pecuniarios, porque la mantencion de estos centros de educacion demanda relativamente mui pocos gastos.

Para asegurar las pensiones de retiro se necesita el concurso del Soberano Congreso i de las instituciones actuales de Cajas de Ahorros; pero, dados los beneficios que de ello se obtiene, la *justicia* que hai en considerarlo, ya que no se puede atender a la jubilacion del personal, no se puede dudar de la cooperacion de nuestros poderes públicos a este respecto, aunque este ramo represente para nuestra administracion de los Ferrocarriles del Estado un recargo de un 3 o

4% en sus gastos jenerales de explotacion, por cuanto no dudamos que este gasto seria nominal, es decir, no haria exceder los gastos actuales, si se deja en servicio *sólo el personal necesario e idóneo.*

Dios guarde a US.

D. V. SANTA MARÍA.

