

# MINISTERIO DE TRABAJO

*ORDEN de 9 de junio de 1962 por la que se aprueba el Reglamento de Régimen Interior de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Continuación.)*

Las citadas cantidades se componen de dos sumandos: el primero, que se considerará como salario, integrado por el mismo sueldo o jornal y quinquenios que tenga el agente en la actualidad, y el segundo, constituido por la diferencia entre el primero y la cantidad total, que tendrá el carácter de complemento de salario voluntariamente concedido.

Art. 2.º El total de los dos citados sumandos servirá de base para el abono de las pagas extraordinarias, horas especiales y extraordinarias, compensaciones en metálico de descansos y vacaciones no disfrutados, indemnización por excedencia forzosa por exceso de plantilla o reorganización de servicios, indemnización por rescisión de contrato en caso de matrimonio de agente femenino, indemnización por traslado forzoso, alquiler e indemnización por vivienda, anticipos, crédito de Economato, recompensas en metálico, sanciones económicas, gastos funerarios e indemnización por fallecimiento, derechos pasivos e indemnizaciones por accidente de trabajo. Las gratificaciones de mando, función, taquigrafía, idiomas y título y las dietas se calcularán sobre las cantidades iniciales correspondientes a cada tipo.

Art. 3.º Para Seguros Sociales y Ayuda Familiar se tendrán en cuenta únicamente los actuales sueldos y jornales reglamentarios (todos en tabla A), los quinquenios que cada agente viniera percibiendo y los demás conceptos computables, incluso los que se suprimen, que tuviera en la actualidad, todo ello en la misma forma y cuantía que hasta la fecha. Dado su carácter de avance de las mejoras que ahora se conceden, no se considerarán, a estos efectos, el aumento del 10 por 100 del sueldo y del 100 por 100 de los quinquenios dados a conocer, por la Circular 267 de la Dirección.

Anualmente se revisarán las citadas percepciones computables a efectos de Seguros Sociales y Ayuda Familiar, a fin de que las modificaciones que de subsistir las normas actuales hubieran podido producirse en ellas, se tengan en cuenta a efectos de Seguros Sociales y Ayuda Familiar.

Art. 4.º La Rente asignará a cada agente la cantidad correspondiente, teniendo en cuenta el tipo que se señala a cada categoría en el artículo 2.º del capítulo I y los cuatrienios que le correspondan con arreglo a lo establecido en el artículo 4.º del mismo capítulo.

Art. 5.º Por considerarse englobadas en las nuevas, se suprimen las siguientes percepciones:

- Incentivo de productividad y reducción de efectivos.
- Primas por producción en Talleres.
- Gratificación por intensidad y volumen de tráfico (art. 93).
- Premio de efectividad.
- Horas especiales y extraordinarias en oficinas.
- Horas extraordinarias en Talleres.
- Gratificación por ocho horas en Oficinas (Transitoria 7.º).
- Gratificación por residencia y puertos.
- Primas por trabajos en oficinas.
- Primas de regularidad y movilidad.

Gratificaciones especiales y, en general, cuantas percepciones o emolumentos no estén regulados o no se ajusten a lo establecido en el presente Reglamento.

También se suprimen por englobarse, asimismo, en las nuevas percepciones, los avances de mejoras del 10 por 100 del sueldo y del 100 por 100 de los quinquenios dados a conocer por la citada Circular 267.

Los agentes que han venido cobrando las percepciones que se suprimen vienen obligados a dar, dentro de la jornada reglamentaria señalada para cada uno, el mismo rendimiento total que por razón de aquellas percepciones haya alcanzado diariamente durante los dos últimos años. De no ser así, se les podrá hacer del complemento de salario las deducciones correspondientes, en el mismo porcentaje en que pueda haber disminuido aquel rendimiento.

Art. 6.º Si algún agente, como consecuencia de la desaparición de las citadas percepciones y considerando el importe medio de las mismas y la jornada reglamentaria, resultara con menos emolumentos totales que en la actualidad, conservará, a extinguir en sucesivos aumentos por ascenso, cuatrienios u otras mejoras, la parte de aquellas percepciones que sea necesaria para enjugar la diferencia.

ESCALA 12-4

Tipos de sueldo o jornal	Inicial	CUATRIENIOS												12 Tope
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1 Sueldo .....	56.395	58.565	60.730	62.900	65.070	67.240	69.410	71.575	73.745	75.915	78.085	80.255		
2 Sueldo .....	50.350	52.290	54.225	56.160	58.100	60.035	61.970	63.910	65.845	67.780	69.720	71.655		
3 Sueldo .....	44.955	46.685	48.410	50.140	51.870	53.600	55.330	57.055	58.785	60.515	62.245	63.975		
4 Sueldo .....	40.140	41.685	43.225	44.770	46.315	47.860	49.400	50.945	52.490	54.035	55.575	57.120		
5 Sueldo .....	35.840	37.215	38.595	39.975	41.350	42.730	44.110	45.485	46.865	48.245	49.620	51.000		
6 Sueldo .....	31.995	33.225	34.455	35.685	36.920	38.150	39.380	40.610	41.840	43.070	44.300	45.530		
7 Sueldo .....	28.570	29.670	30.765	31.865	32.965	34.065	35.160	36.260	37.360	38.460	39.555	40.655		
8 Sueldo .....	25.510	26.490	27.475	28.455	29.435	30.415	31.400	32.380	33.360	34.340	35.325	36.305		
9 Sueldo .....	22.510	23.355	24.200	25.045	25.890	26.735	27.580	28.425	29.270	30.115	30.960	31.805		
10 Sueldo .....	19.510	20.210	20.910	21.610	22.310	23.010	23.710	24.410	25.110	25.810	26.510	27.210		
11 Sueldo .....	16.510	17.110	17.710	18.310	18.910	19.510	20.110	20.710	21.310	21.910	22.510	23.110		
12 Sueldo .....	13.510	14.010	14.510	15.010	15.510	16.010	16.510	17.010	17.510	18.010	18.510	19.010		
1 Sueldo .....	8.510	8.810	9.110	9.410	9.710	10.010	10.310	10.610	10.910	11.210	11.510	11.810		
2 Sueldo .....	7.510	7.710	7.910	8.110	8.310	8.510	8.710	8.910	9.110	9.310	9.510	9.710		
3 Sueldo .....	6.510	6.610	6.710	6.810	6.910	7.010	7.110	7.210	7.310	7.410	7.510	7.610		
4 Sueldo .....	5.510	5.610	5.710	5.810	5.910	6.010	6.110	6.210	6.310	6.410	6.510	6.610		
5 Sueldo .....	4.510	4.610	4.710	4.810	4.910	5.010	5.110	5.210	5.310	5.410	5.510	5.610		
6 Sueldo .....	3.510	3.610	3.710	3.810	3.910	4.010	4.110	4.210	4.310	4.410	4.510	4.610		
7 Sueldo .....	2.510	2.610	2.710	2.810	2.910	3.010	3.110	3.210	3.310	3.410	3.510	3.610		
8 Sueldo .....	1.510	1.610	1.710	1.810	1.910	2.010	2.110	2.210	2.310	2.410	2.510	2.610		
9 Sueldo .....	0.510	0.610	0.710	0.810	0.910	1.010	1.110	1.210	1.310	1.410	1.510	1.610		
Guardesa y Mujer de Limpieza .....	45,00	48,60	50,40	52,20	54,00	55,80	57,60	59,40	61,20	63,00	64,80	66,60		
Aprendices:														
Primer año .....	30,00													
Segundo año .....	42,00													
Tercer año .....	54,00													

SALARIOS ESPECIALES

## ANEJO NUMERO 1

## Primas del personal de conducción de locomotoras de vapor, Diesel, automotores, locomotoras y unidades eléctricas

## DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º *Aplicación de la prima*—Se establece una prima denominada en general de *conducción* aplicada a los agentes fijos de la Red con categoría de *Maquinista, Fogoneros o Ayudantes de locomotora Diesel, eléctrica, automotor y unidad eléctrica*.

Art. 2.º *Objeto de la prima*.—La prima de *conducción* tiene por objeto interesar a todos los agentes anteriormente relacionados, para que directa o indirectamente, y cada uno en su función traten de eliminar los excesos de consumos de combustibles y grasa, cuidar del aprovechamiento de la tracción, buen estado del material motor, disminuir el número de los retrasos y, en general, velar por todo aquello que tienda a la realización de un buen servicio.

## NORMAS DE APLICACIÓN

## Personal de tracción vapor-carbón

Art. 3.º *Aplicación de la prima a Maquinista de tracción vapor-carbón*.—La prima de *conducción* correspondiente al Maquinista de tracción vapor-carbón estará constituida por la percepción de las siguientes primas:

- $i_0$  = Prima por economía de combustible (carbón).
- $i_g$  = Prima por economía de grasa.
- $i_r + t$  = Prima por recorrido y carga.
- $i_v$  = Prima por velocidad (balance de minutos).

Calculándose cada una de ellas con arreglo a las siguientes normas:

- $i_0$  = Prima por economía de combustible.

Representado por:

$h_r$  = Carbón asignado por kilómetro de recorrido y alocación.  
 $h_t$  = Carbón asignado por tonelada métrica por kilómetro, remolcada y alocación.

$C_a$  = Carbón asignado por Maquinista.

$C_r$  = Carbón asignado por recorrido.

$C_t$  = Carbón asignado por remolque.

$C$  = Carbón consumido.

$E_0$  = Carbón economizado.

$K$  = Kilómetros totales recorridos.

$T$  = Toneladas kilométricas remolcadas.

$M$  = Minutos invertidos en maniobras.

Hora de maniobras equivalente a seis kilómetros.

Carga media remolcada en maniobras 100 toneladas.

El carbón asignado para cada Maquinista se calcula alocación por alocación y viene determinado:

$$C_a = \Sigma (C_r + C_t), \text{ en la cual } C_r = \frac{h_r}{1000} \left( K + \frac{M}{10} \right) \text{ en (Tn.)}$$

$$C_t = \frac{h_t}{1000} (T + M \times 10) \text{ (en Tn.)}$$

el carbón economizado  $E_0 = \Sigma C_a - \Sigma C$ .

Este carbón economizado se abonará o descontará al precio tipo de 28 pesetas tonelada.

$$i_0 = (\Sigma C_a - \Sigma C) \times 28 \text{ (pesetas).}$$

- $i_g$  = Prima por economía de grasa.

Representado por:

$g_r$  = Grasa expresada en gramos, asignada por alocación y kilómetro recorrido.

$g_t$  = Grasa expresada en gramos, asignada por alocación y tonelada kilométrica remolcada.

$G_r$  = Grasa expresada en kilos, asignada por los kilómetros recorridos.

$G_t$  = Grasa expresada en kilos, asignada por las toneladas kilométricas remolcadas.

$G_a$  = Grasa total asignada expresada en kilos.

$G$  = Grasa total consumida expresada en kilos.

$E_g$  = Grasa total economizada, expresada en kilos.

$K$  = Kilómetros recorridos.

$T$  = Toneladas kilométricas remolcadas.

$M$  = Minutos invertidos en maniobras.

Para la liquidación de esta prima se efectuará el siguiente cálculo.

La grasa asignada se calculará alocación por alocación y vendrá determinada por:

$$C_a = \Sigma (G_r + G_t), \text{ en la cual } G_r = \frac{g_r}{1000} \times \left( K + \frac{M}{10} \right) \text{ (Kg.)}$$

$$G_t = \frac{g_t}{1000} (T + M \times 10) \text{ (Kg.)}$$

grasa economizada  $E_g = \Sigma G_a - \Sigma G$ .

El tipo de abono o descuento es de una peseta por kilo de grasa.

$$i_g = (\Sigma G_a - \Sigma G) \times 1,00 \text{ (pesetas).}$$

- $i_r + t$  = Prima por recorrido y carga.

Esta prima viene definida por el recorrido y remolque realizado, a la que se aumenta el equivalente del servicio practicado en maniobras.

Respetando las anteriores anotaciones y representada por:

$r$  = Tipo de percepción por kilómetro recorrido expresado en pesetas.

$t$  = Tipo de percepción por tonelada kilométrica remolcada expresada en pesetas.

El importe de esta prima:

$$i_r + t = r \left( K + \frac{M}{10} \right) + t (T + M \times 10) \text{ (pesetas)}$$

- $i_v$  = Prima de velocidad.

Se aplica a los Maquinistas que hacen servicio en trenes.

Se compone de tres sumandos: a), b), c).

a) Una cantidad por kilómetro recorrido en trenes de viajeros (incluso trenes militares).

b) Una cantidad por kilómetro recorrido en trenes de mercancías (incluso locomotoras aisladas).

c) Una cantidad por cada minuto ganado por tracción, y por el contrario, se le descuenta la misma cantidad por cada minuto perdido por el Maquinista o la máquina.

Las cantidades a abonar por unidad varían según la época del año, de acuerdo con el siguiente cuadro:

	Invierno	Primavera	Verano	Otoño
a)	1,5 cts.	1,1 cts.	0,96 cts.	1,1 cts.
b)	4,5 cts.	3,1 cts.	2,9 cts.	3,2 cts.
c)	45,0 cts.	31,0 cts.	29,0 cts.	32,0 cts.

Por consiguiente,  $i_v = a + b + c$ , o sea que cuando el Maquinista se limite a hacer la marcha prescrita o si el balance de minutos ganados y perdidos es cero, sólo cobrará la suma  $a + b$ .

## FÓRMULA GENERAL DE LIQUIDACIÓN DE LA PRIMA DE «CONDUCCIÓN»

Art. 4.º *Prima al Maquinista de tracción vapor-carbón*.—La prima de *conducción* correspondiente a cada Maquinista será:

$I = \Sigma (i_0 + i_g + i_r + t + i_v)$ , es decir, la suma algebraica de las tres primas que constituyen el primer paréntesis e independientemente la prima de velocidad.

Art. 5.º *Prima del Maquinista de tracción vapor fuel-oil*.—La prima de *conducción* correspondiente al Maquinista de una locomotora fuelizada, de forma análoga a los Maquinistas de locomotoras de vapor-carbón, estará constituida por la percepción de las mismas primas en su concepto genérico, con la salvedad de que el combustible es fuel-oil en vez de carbón.

Se deducirá aplicando la fórmula general expresada en el

artículo 3.º, pero con el tipo de abono de 40 pesetas por tonelada de fuel-oil economizada. En los restantes conceptos no varían.

**PERSONAL DE TRACCIÓN DIESEL**

Art. 6.º *Prima del Maquinista de tracción Diesel.*—La prima de conducción correspondiente a cada Maquinista de tracción Diesel, según su servicio, será la siguiente:

a) *Locomotoras de línea.*

Los Maquinistas de estas locomotoras percibirán las primas:

- $i_o$  = Prima por economía de combustible (gas-oil).
- $i_g$  = Prima por economía de grasa.
- $i_r + t$  = Prima por recorrido y carga.
- $i_v$  = Prima de velocidad.

Adoptando las mismas notaciones que para tracción vapor, con la excepción de que la velocidad de la maniobra se valora en nueve kilómetros-hora (una hora equivalente a nueve kilómetros).

Cálculo de la prima  $i_o$ :

Combustible asignado  $C_a = \Sigma (C_r + C_t)$ , en la cual

$$C_r = \frac{h_r}{1000} \left( K + \frac{1,5 M}{10} \right)$$

$$C_t = \frac{h_t}{1000} (T + 15 M).$$

El gas-oil economizado  $E_o = \Sigma C_a - \Sigma C$  se abona al precio tipo de 0,25 pesetas litro.

$$i_o = (\Sigma C_a - \Sigma C) \times 0,25 \text{ (pesetas).}$$

Cálculo de la prima  $i_g$ :

Se calculará al igual que en tracción-vapor, con la salvedad de que el valor M irá afectado del coeficiente 1,5 al igual que en el cálculo del combustible.

Cálculo de la prima  $i_r + t$ :

Adoptando las mismas notaciones.

$$i_{r+t} = r \left( K + \frac{1,5 M}{10} \right) + t (T + 15 M). \text{ (pesetas).}$$

Cálculo de la prima  $i_v$ :

A cada Maquinista se le abonará por este concepto una prima calculada de la misma forma que la percibida por tracción-vapor, pero computando los minutos ganados y perdidos por la mitad.

La prima de conducción correspondiente al Maquinista de una locomotora Diesel de línea será:

$$I = \Sigma (i_o + i_g + i_{r+t}) + i_v$$

constituída por la suma algebraica de las tres primeras primas y la prima de velocidad.

b) *Trenes TAF.*

La prima de conducción correspondiente al Maquinista se liquidará en la misma forma que al Maquinista del apartado anterior, pero sin la prima de grasa  $i_g$ , es decir:

$$I = \Sigma (i_o + i_{r+t}) + i_v$$

c) *Automotores térmicos (gas-oil).*

La prima de conducción correspondiente al Maquinista de estos motores se liquida en fórmula similar a la anterior, pero no teniendo remolque:

$$I = \Sigma (i_o + i_r) + i_v$$

d) *Tractores Diesel (maniobras y trenes).*

Para estos Maquinistas su prima estará constituída:

- $i_o$  = Prima por economía de combustible (gas-oil).
- $i_{r+t}$  = Prima por recorrido y carga.
- $i_v$  = Prima de velocidad.

El cálculo parcial de cada una de ellas es igual al expuesto para las locomotoras de línea.

La prima de conducción correspondiente a cada Maquinista será:

$$I = \Sigma (i_c + i_{r+t}) + i_v$$

constituída por la suma algebraica de las dos primeras y la prima de velocidad (si realiza servicio de trenes).

e) *Automotores térmicos (gasolina).*

La prima de conducción correspondiente al Maquinista está formada:

- $i_o$  = Prima por economía de combustible (gasolina).
- $i_r$  = Prima por recorrido.
- $i_v$  = Prima por velocidad.

El cálculo es análogo al de los automotores térmicos con gas-oil, variando el tipo de percepción por combustible economizado, en este caso gasolina, que es de 0,50 pesetas litro.

$$\text{La prima } i_o = (\Sigma C_a - \Sigma C) \times 0,50 \text{ (pesetas)}$$

y la prima de conducción será:

$$I = \Sigma i_o + i_r + i_v$$

**Personal de tracción eléctrica**

Art. 7.º *Prima del Maquinista de tracción eléctrica.*—La prima de conducción correspondiente a cada Maquinista de tracción eléctrica, según su servicio, será la siguiente:

a) *Locomotoras eléctricas.*

Para los Maquinistas de estas locomotoras la prima está constituída:

$i_{r+t}$  = Prima por recorrido y carga.

Esta prima se calculará de la forma siguiente:

$$i_{r+t} = rK + t \times T$$

$i_v$  = Prima de velocidad.

A cada Maquinista se le abonará por este concepto una prima calculada de la misma forma que para tracción Diesel.

La prima de conducción será, pues:

$$I = \Sigma (i_{r+t} + i_v)$$

constituída por la suma de las dos primas, recorrido y carga y velocidad.

b) *Unidad eléctrica.*

Para los maquinistas de estas unidades la prima de conducción estará formada:

- $i_r$  = Prima por recorrido.
- $i_v$  = Prima de velocidad.

Por tanto, la prima de conducción  $I = \Sigma (i_r + i_v)$ , en la cual  $i_r = r \times K$ .

La prima de velocidad correspondiente a estos agentes se abonará como a los maquinistas de locomotoras eléctricas, ya expresado en el epígrafe anterior, a).

**CONSIDERACIONES GENERALES**

Art. 8.º *Prima de conducción de Fogonero o Ayudante.*—La prima que percibe el Fogonero de tracción vapor-carbón y fuel-oil, Ayudante de locomotora Diesel, eléctrica, automotor o unidad eléctrica será siempre el 50 por 100 de la percibida por su Maquinista.

Art. 9.º *Prima mínima.*—Cuando la suma algebraica de las tres primas: economía de combustible ( $i_o$ ), economía de grasa ( $i_g$ ) y prima por recorrido y carga ( $i_r + t$ ), sea inferior al 20 por 100 de esta última, se pagará como mínimo este 20 por 100 es decir, que por el conjunto de dichos tres conceptos se establece la prima mínima de:

$$I_{\min} = 0,20 (i_r + t)$$

Art. 10. *Tope máximo.*—Para todos los agentes de tracción vapor y locomotoras Diesel de línea y maniobras se establece

un tope máximo a percibir por economía de combustible y de grasa del 20 por 100 sobre las asignaciones que le correspondan. Este tope no se aplicará a los agentes de tracción vapor que hayan efectuado en el mes correspondiente más del 60 por 100 de su recorrido con trenes expresos y correos.

Para los automotores térmicos y TAF el tope máximo es del 30 por 100 de su asignación.

Art. 11. *Alocaciones.*—Se fijarán las asignaciones en los distintos Depósitos, según la práctica aconseje, y serán susceptibles de ser revisadas y corregidas.

## ANEJO NUMERO 2

### Primas por recaudación en ruta

Artículo 1.º Darán derecho a la prima del 20 por 100 los suplementos extendidos por los cobros siguientes:

1.º Percepciones a los viajeros desprovistos de billete, a los que ocupen indebidamente asiento de clase superior, a los que prolonguen su viaje sin previo aviso y a los niños desprovistos de billete o de precio inferior al exigido por su edad.

2.º Percepciones a los viajeros poseedores de carnets kilométricos de la Tarifa especial número 9, o de otros títulos de transporte de tarifa reducida utilizados antirreglamentariamente.

3.º Percepciones por los perros sin facturar o sin billete especial correspondiente, por el exceso peso de equipajes, por los bultos sin facturar, por los bultos u objetos transportados como equipajes sin serlo, por el transporte fraudulento de metálico y valores, etc.

4.º Elevaciones al mínimo de recorrido aplicable en determinados trenes y trayectos. Percepciones por diferencias de clase o prolongación de viaje en el mismo tren o coche directo.

Las prolongaciones de viaje en trenes o coches que no sean directos sólo serán bonificables hasta el punto donde el viajero deba efectuar el transbordo. Sin embargo también será computable el más allá cuando el tiempo concedido para el cambio de tren, según el horario oficial, no sea superior a treinta minutos.

5.º Percepciones por billetes complementarios de camas de la Red, de butaca o velocidad en trenes ordinarios y de lujo.

6.º Percepciones a los viajeros que suban en estaciones o apeaderos de servicio limitado que no expendan billetes.

7.º Percepciones en cupones de carnet kilométrico, calculadas a los precios de la Tarifa especial número 9.

8.º Los suplementos expendidos por los conceptos anteriores que, por no poder hacerse efectivos en el acto, queden a cargo de Estaciones y sean posteriormente cobrados.

9.º Los suplementos de oficio establecidos para el personal de los diferentes ejércitos en sus viajes por cuenta propia, y para el de organismos oficiales, siempre que se consiga hacerlos efectivos, calculada la prima sobre la cantidad cobrada.

10. Percepciones por averías causadas en el material de la Red, en los casos en que el cobro se haga por iniciativa del propio Interventor en ruta.

Art. 2.º Sobre todas las percepciones comprendidas en el artículo anterior se abonará la prima del 20 por 100, distribuida en la siguiente forma: un 12 por 100 para el agente que efectuó el cobro y el 8 por 100 restante se llevará a un fondo común, que se repartirá, por partes iguales, entre todos los Interventores que hayan prestado servicio en el mes de que se trate, descontando la parte proporcional que corresponda por bajas por enfermedad, pero no las producidas por accidente de trabajo ni por el disfrute de las vacaciones reglamentarias. La prima correspondiente al 8 por 100 será calculada en todos los casos sobre el total de las directas abonada en cada mes.

Art. 3.º Los suplementos de oficio por transportes por cuenta del Estado, extendidos a cambio de listas de embarque, taldones, bonos de transporte, etc., devengarán la prima del 10 por 100, que se abonará íntegra a los agentes que las hayan formalizado.

Art. 4.º Están exentos de prima los suplementos extendidos en virtud de autorización (Modelo DC-IV. 618) formalizada por los Jefes de Estación para el cobro en ruta de billete a precio sencillo.

Art. 5.º En todos los casos la prima será calculada sobre el partícipe de la Red, incrementado por el Impuesto para el Tesoro, cuando éste tenga aplicación, pero no sobre el Impuesto de Consumos de Lujo y Seguro Obligatorio de Viajeros.

Art. 6.º Los suplementos que formalicen los agentes auto-

rizados eventualmente para efectuar la intervención en ruta, para cubrir licencias, reemplazos, auxilios, etc., pero que no ostenten la categoría de Interventor, gozarán de iguales bonificaciones, acreditándose a dichos agentes directa e íntegramente el importe de la prima que corresponda.

Art. 7.º Los Jefes de Interventores en ruta percibirán, con cargo a la Red, una cantidad equivalente al promedio de lo que perciban los Interventores, tanto del 12 por 100 como del reparto del 8 por 100, en el mes de que se trate.

## TITULO V

### Jornada, horas extraordinarias, descansos y vacaciones

#### A). Normas generales.

#### CAPITULO PRIMERO

#### Jornada y descansos

Artículo 1.º Duración.—Se establece como principio general, para todo el personal ferroviario, la jornada de ocho horas, con las excepciones que se determinan a continuación, y que serán reguladas en los artículos siguientes:

1.ª Los Jefes de Servicio.

2.ª El personal que realice las funciones atribuidas a las categorías siguientes:

a) Personal Técnico Facultativo.

b) Practicante y Enfermera.

c) Jefe de Depósito o Reserva.

d) Jefes de Sección de Material Móvil, Jefes y Subjefes de Vía y Obras, de Sección Eléctrica, de Sección de Electrificación, Jefes de Maquinistas y de Visitadores.

e) Inspectores de Movimiento, Inspectores de Comercial e Inspectores de Almacenes y Economatos.

Se considerarán también incluidos en este apartado los Inspectores Principales que realicen las funciones atribuidas a las categorías citadas en este artículo.

f) Delegado de Combustibles.

g) Sobrestante y Vigilante de Obras.

h) Receptor Jefe y Receptor de Traviesas.

3.ª El personal de Estaciones de tráfico reducido y el de Apeaderos, Cargaderos y Apeaderos-Cargaderos, directamente relacionado con la circulación de trenes, y asimismo el de Estaciones comprendidas en el Control de Tráfico Centralizado.

4.ª El personal encargado de la vigilancia y custodia de pasos a nivel de servicio intermitente.

5.ª Los Guardavías o agentes encargados de la vigilancia en un punto fijo y los Serenos.

6.ª Los Conductores de Automóvil (turismo).

7.ª El personal que como el Listero, Ayudante de Fragua, Subcontramaestre, Jefes de Estación y Factores de Circulación en determinadas Estaciones, etc., dada la índole de su función, no sólo ha de realizar su trabajo durante el mismo tiempo que un grupo de agentes sujeto a la jornada de ocho horas, sino que precisa acudir antes que ellos para hacerse cargo de la labor y realizar operaciones preparatorias necesarias, teniendo además que diferir su salida para cerrar el período o jornada de trabajo.

8.ª El personal de Oficinas (Jefe de Oficina, Jefe de Negociado, Oficial de Oficina y Auxiliar de Oficina) y los Delineantes, Projectistas, Delineante y Calador.

Art. 2.º Distribución.—La jornada del personal sujeto a la de ocho horas podrá realizarse de una manera continua, o bien distribuirse en dos períodos con una interrupción mínima, en este último caso, de hora y media, o dos horas, para comer. En interés del personal se procurará partir la jornada siempre que los trabajos que éste tenga a su cargo exijan especial atención, o intensidad de esfuerzo, que aconsejen un descanso intermedio.

Art. 3.º Cómputo.—Por regla general, la jornada empezará a contarse, en los lugares normales de trabajo, a partir de la hora que se fije para la entrada, o de la en que comiencen los agentes su labor efectiva o las operaciones preparatorias que son precisas para la toma del servicio; y se dará por terminada cuando se dé la oportuna señal o cuando concluyan el trabajo efectivo, o las faenas complementarias, que deben realizar para dejar el servicio en las condiciones señaladas por los Reglamentos.

Lo dispuesto en el artículo anterior, que es aplicable a las Brigadas de conservación de la vía y de las líneas eléctricas y

electrificadas, no eximirá al Capataz ni al Obrero primero, como asimismo, a los Jefes de Brigada de Línea Electrificada, Celador y Ayudante de la misma rama, y también al Oficial de Comunicaciones, y Ayudante de Línea Eléctrica, tanto a la ida como al regreso del trabajo, de vigilar el trozo de vía o línea que les está asignado.

Art. 4.º *Horarios*.—Sin perjuicio de las normas detalladas que se consignan a continuación, en todos los centros de trabajo y dependencias ferroviarias existirán los oportunos gráficos de servicio u horario, en los que se reflejarán, con toda precisión y exactitud, los que hayan de observar los respectivos agentes.

Art. 5.º *Normas especiales para casos extraordinarios*.—En caso de accidente, el personal que salga a la línea podrá alcanzar el límite de veinticuatro horas continuadas, sin contar las de viaje, aunque solamente si hubiese necesidad extrema, la importancia del accidente y la imposibilidad de movilizar otro personal. Aun en tales circunstancias se dará, como mínimo, a los agentes tres horas para las comidas y para pequeños descansos, estableciendo por ello, si fuese preciso, los turnos convenientes.

Dicho personal será relevado inexcusablemente una vez transcurridas las veinticuatro horas que establece el párrafo anterior.

Alcanzado dicho límite, se dará a los agentes, en su residencia, un descanso de veinticuatro horas seguidas.

Art. 6.º También en casos de extrema necesidad los Guardajurados, ordinariamente sometidos a la jornada de ocho horas, podrán rebasarla en forma que tengar que prescindir del descanso mínimo de diez horas; pero ello sólo puede hacerse, como máximo, dos veces al mes, siempre que por cada uno de aquellos descansos que se suprimen se compense al personal, en cuanto regrese a su residencia, con otro no inferior a veinticuatro horas.

No podrá aumentarse el tope de las dos veces al mes, anteriormente establecido, ni siquiera en el caso que, en el mes o meses anteriores, no se hubiere hecho uso de esta autorización, que tiene un carácter verdaderamente excepcional.

Art. 7.º Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5.º para casos de accidente, el personal de Estaciones, de Vía y Obras, de Línea Eléctrica, Electrificada y de Talleres directamente relacionados con la circulación, Depósitos y Recorridos está obligado a trabajar las horas extraordinarias que sean precisas para atender las necesidades urgentes y apremiantes, siempre en las condiciones que a continuación se expresan:

a) No podrán trabajarse, sobre la jornada normal, más de seis horas extraordinarias.

b) Este límite sólo podrá alcanzarse mensualmente, bien en tres días alternos o bien en cinco más espaciados a lo largo de aquel período.

c) Deberá hacerse constar en debida forma la urgente necesidad del trabajo ordenado.

## CAPITULO II

### Horas extraordinarias

Artículo 1.º Como principio general se observará el criterio de que el trabajo ordinario, regular y constante, no puede atenderse de modo sistemático con horas extraordinarias, por cuanto éstas deben servir tan sólo para afrontar los aumentos o anomalías que puedan producirse de modo accidental, a fin de que las horas extraordinarias se mantengan dentro de los topes legales de cincuenta al mes y doscientas cuarenta al año.

Este principio tendrá especial aplicación en aquellos servicios en los cuales, además de atender al público, sea preciso llevar a cabo determinadas operaciones de preparación o cierre; en tales casos se señalarán las horas de despacho o se organizará el trabajo en forma que todo el servicio normal, con las labores igualmente normales que de él se deriven, pueda atenderse dentro de la jornada de ocho horas, reservando las extraordinarias para los trabajos temporales, anormales o irregulares que puedan presentarse de modo transitorio o circunstancial.

Las dos primeras horas extraordinarias se pagarán con el recargo del 25 por 100 sobre la hora normal, y con el 50 por 100 las restantes. A tales efectos, cuando el cómputo de jornada se haga por períodos de más de un día, del total de horas extraordinarias efectuadas se valorarán con el recargo del 25 por 100 las que resulten a razón de dos por cada uno de los días comprendidos en el período de que se trate y las restantes del citado total con el recargo del 50 por 100. Se exceptúan las horas extraordinarias que devengue el personal

que preste servicio en trenes, incluido el de conducción, de acuerdo con lo que se determina en las normas que específicamente tratan de la jornada y horas extraordinarias, de esta clase de personal y descanso dominical.

Art. 2.º La Renfe procurará que el trabajo extraordinario no dificulte la asistencia del personal a las Escuelas o Cursos de Capacitación.

## CAPITULO III

### Descanso dominical y fiestas

Artículo 1.º De acuerdo con la vigente legislación, están exceptuados del descanso dominical los trabajos siguientes:

a) Circulación: Trenes y Tracción.

b) Funcionamiento y Vigilancia de las instalaciones ferroviarias: Estaciones, Comunicaciones, Subestaciones - convertidoras o generadoras de energía eléctrica y Guarda y Vigilancia de la Vía.

c) Reparaciones: Las que sean indispensables o inaplazables, tanto en el material rodante como en las estructuras, en tal forma que, de no ejecutarse, impidan la circulación o comprometan su seguridad.

Art. 2.º Conforme el criterio legal, las anteriores excepciones deberán entenderse siempre con la máxima restricción que obliga a ocupar en ellas al personal estrictamente indispensable durante el mínimo de horas que sea posible.

Asimismo, en los Talleres de Depósito y en los Puestos de Recorrido, como también en las Secciones Eléctrica o Electrificadas, por lo que respecta al personal de Taller a ellos agregado, que, como directamente relacionados con la circulación son los únicos que podrán trabajar en domingo, se dejará el personal mínimo necesario, incluido los Mozos de los Almacenes de estas Dependencias para el entretenimiento corriente de máquinas, coches y vagones que deban circular inexcusablemente en dicho día o en la mañana del lunes, sin que sea admisible el sistema de dividir el personal de estos Talleres en dos turnos iguales, uno de los cuales descansa en domingo y el otro en el primer día laborable siguiente.

Art. 3.º En todo caso, queda prohibido el trabajo en domingo de los menores de dieciséis años y de las mujeres, con las siguientes excepciones: Guardasas, Mujeres de Limpieza ocupadas en las Estaciones y las que presten servicio de información de salida y llegada de trenes, así como en centralilla de servicio continuo, y las Enfermeras de los Sanatorios.

Art. 4.º El personal subalterno, comprendido en el grupo X podrá hacer el domingo las guardias que sean verdaderamente indispensables y que no puedan sustituirse de algún otro modo.

Art. 5.º Teniendo en cuenta la índole de sus funciones de las que no se puede prescindir en domingo, por estar relacionadas con la circulación de trenes, comunicaciones, señales, movimiento de vagones y mercancías y servicio público de viajeros, equipajes y mensajerías, y asimismo con la vigilancia de puertas, vías o instalaciones, están exceptuados del descanso dominical, si bien habrán de disfrutar el semanal en las condiciones que más adelante se indican, los agentes de los servicios siguientes:

*Explotación*.—Todas las categorías de Movimiento, y también las de trenes y P.º Material.

*Material y Tracción*.—Jefe y Subjefe de Depósito, Jefe de Maquinistas, Jefe de Reserva de Máquinas, Auxiliar de Depósito de Reserva, Personal de Conducción, Personal de Entrenimiento de Material Móvil, desde Visitador hasta Jefe de Sección, ambas categorías inclusive, Personal de Talleres, desde Ayudante de Oficio hasta Jefe de Taller de Primera clase, ambas categorías inclusive, Capataz, Peón especializado, Peón, Costurera y Obrera.

*Eléctrico*.—Personal de todas las categorías de Línea Eléctrica y Línea Electrificada y Subestaciones.

*Comercial*.—Inspectores, Jefes de las Oficinas de Viajes e Interventores en ruta.

*Turnos*.—En las Estaciones en las cuales el trabajo de los agentes, cualquiera que sea el servicio a que pertenezcan, sea permanente, deberá desarrollarse en turnos rotativos de ocho horas de trabajo, debiendo efectuarse cada semana el cambio de personal de un turno a otro. En estos casos el cambio de turno, y por tanto, el descanso semanal tendrá lugar inmediatamente después de haber efectuado el agente la sexta jornada de trabajo. el Agente suplementario que reemplace en estos descansos deberá también cambiar de turno cada semana.

Cuando el cambio de turno presente dificultades de acoplamiento, el período de dieciséis horas de descanso que normal-

mente y como máximo media entre dos jornadas, podrá quedar reducido hasta ocho horas, un día a la semana, cuando tenga lugar esa transición, y como máximo en dos semanas seguidas siempre que a continuación de ese descanso de ocho horas se le conceda el de veinticuatro correspondiente al descanso semanal, y tenga la correspondiente compensación al efectuar el cambio de turno en la tercera semana.

La Red procurará de modo muy especial facilitar al personal que haya de trabajar en domingo el cumplimiento de sus deberes religiosos, estableciendo, siempre que sea posible, el necesario servicio o proveyendo a esta necesidad por otros medios eficaces y prácticos.

Art. 6.º Las excepciones anteriormente consignadas no dispensan de la obligación de dar a todo el personal de ferrocarriles que haya trabajado en domingo, sin exclusión alguna, el descanso semanal compensatorio.

El personal que, de acuerdo con el criterio restrictivo antes señalado, trabaje en domingo menos de cuatro horas, será compensado tan sólo con media jornada en cualquiera de los seis días laborables siguientes.

En el caso de que, por circunstancias extraordinarias, un agente no pueda disfrutar el descanso dominical o semanal, dentro de la semana inmediata, cobrará, un día de salario más incrementado en el 40 por 100, salvo lo establecido para las horas trabajadas en domingo por el personal de Oficinas en el apartado c) del artículo 22. Si además efectuó una jornada superior a la legal, las horas que excedan de esa jornada, bien que tengan la consideración de especiales o de extraordinarias, se abonarán con el citado incremento del 40 por 100, calculado sobre el precio que tenga fijado cada hora, más el recargo, si tienen carácter de extraordinarias del 25 o del 50 por 100, según que se trate de las dos primeras o de las restantes.

El descanso efectivo habrá de darse necesariamente dentro de los catorce días siguientes a la fecha del comienzo de la semana a que corresponda.

A partir de los quince días siguientes del comienzo de la semana en que esté comprendido, si el agente no ha podido disfrutar por circunstancias extraordinarias el descanso efectivo, surge la obligación de compensarlo en metálico en la forma establecida, pero sin que sea permitida la compensación con otros descansos posteriores, ya que desde entonces la compensación en metálico es ineludible.

Art. 7.º Los servicios se distribuirán de modo que el personal ferroviario se encuentre en su residencia habitual, o en lugar en que esté destacado, precisamente los días en que le corresponda disfrutar el descanso dominical o en su caso, el semanal de compensación.

Art. 8.º Las fiestas declaradas no recuperables se regirán por las mismas disposiciones establecidas en el presente capítulo.

En las fiestas recuperables podrán realizarse, además de los trabajos exceptuados del descanso dominical, los que tengan lugar en los Talleres de Depósito, de Vía y Obras y de Recorrido; pero estos tres últimos en plan de jornada reducida, estableciendo unas tareas razonables y prudentes que permitan suspender el trabajo una vez alcanzadas; siempre que se trate de fiestas de precepto la Empresa procurará facilitar el cumplimiento de los deberes religiosos en cualquiera de las formas anteriormente expuestas.

Art. 9.º Las festividades recuperables y no recuperables serán las que se den a conocer cada año en el «Boletín Oficial» de la provincia.

Tendrá asimismo la consideración de festividad abonable y no recuperable la fiesta religiosa local en que por disposición de la autoridad eclesiástica sea preceptiva la abstención de trabajo manual, disfrutando, si son varias, del carácter de no recuperables y recuperables, alternativamente.

También serán festividades recuperables las que acuerde el Gobierno en cada localidad.

Art. 10. Cuando los agentes sujetos al descanso semanal no presten servicio durante la semana completa a que el descanso corresponda y la ausencia al trabajo sea sin pérdida de salario (por enfermedad, accidente del trabajo, vacación o licencia con sueldo), si el día de descanso estaba fijado para fecha comprendida en la ausencia se entenderá disfrutado y abonado en la misma forma que los demás días de ausencia y, por tanto, no se les concederá otro descanso, puesto que en la fecha determinada han percibido los haberes que les correspondía, íntegros si se trata de vacaciones o licencias con sueldo o con el 90 por 100 si es enfermedad o accidente.

Cuando se reintegren al trabajo antes del día fijado en la semana para el descanso correspondiente a ésta, tendrán derecho a que se les conceda el descanso en la fecha señalada, y de

no poder otorgárseles por circunstancias extraordinarias se les compensará en metálico sin deducción alguna por los días de ausencia en dicha semana, abonándoseles un día más de salario con el 40 por 100, en las condiciones que se determinan en el artículo 6.º.

Si la ausencia al trabajo fuera injustificada (faltas al trabajo, bajas negativas, suspensiones de empleo y sueldo, licencias sin sueldo, etc) y, por tanto, con la pérdida del salario, si se reintegran al trabajo antes de que transcurra el día señalado en la semana para el descanso deberá concederse el descanso cuando llegue dicho día en la forma usual sin deducción alguna pero si no fuera posible darles el descanso habrá que realizar la compensación en metálico, pagándoseles el jornal íntegro correspondiente al día en que debiendo descansar trabajaron, si bien en cuanto al jornal compensatorio se abonará sólo en proporción al número de días efectivamente trabajados en la semana correspondiente al descanso, incrementada la cantidad resultante con el 40 por 100.

Estas normas son aplicables a todo el personal sujeto al descanso semanal, ya tenga sueldo o jornal y serán extensivas a las fiestas no recuperables equiparadas a domingos.

#### NORMAS ESPECIALES DE LOS CAPÍTULOS I, II Y III PARA DETERMINADAS CATEGORÍAS O FUNCIONES

Art. 11. *Jefes de Servicio.*—La excepción primera del artículo 1.º del capítulo I que comprende la citada categoría no podrá justificar, en caso alguno, la del personal comprendido en categorías no expresamente exceptuadas, aun cuando pudiera alegarse que éstas prestan un auxilio o colaboración indispensable para el cumplimiento de las funciones excluidas. De acuerdo con el último párrafo del artículo 133 de la Reglamentación, a estos agentes no se les considerarán ni abonarán horas extraordinarias.

Art. 12. *Personal Técnico Facultativo y otros.*—La excepción segunda del artículo 1.º del capítulo I, que comprende al personal Técnico Facultativo y a las categorías de Practicante, Enfermera, Jefe de Depósito o Reserva, de Sección de Material Móvil, Jefes y Subjefes de Sección de Vía y Obras, de Sección Eléctrica, de Sección de Electrificación, de Maquinistas, de Visitadores, Inspectores de Movimiento, Inspectores de Tráfico, de Intervención y Reclamaciones, Jefes de Oficinas de Viajes, Inspectores de Coordinación, Agentes de Investigaciones y Verificadores de Detasas, Inspectores de Almacenes o Economatos, Delegado de Combustibles, Sobrestante, Vigilante de Obras, Receptor Jefe y Receptor de Traviesas, debe entenderse en el sentido de que los agentes que cumplan las funciones exceptuadas, dado el carácter especial de las mismas y el espíritu de iniciativa y responsabilidad personal que han de caracterizarlos, precisan una libertad de movimiento incompatible con un horario rígido preestablecido.

Deberá procurarse, sin embargo, no atribuir a los agentes comprendidos en esta excepción un volumen de trabajo que requiera normalmente para su ejecución un periodo de tiempo superior a ocho horas. Al personal comprendido en esta excepción no se le considerará ni abonarán horas extraordinarias.

La presente excepción no ampara los casos en que sea posible establecer un horario, como ocurre con los Practicantes o Enfermeras cuando hagan guardia en un establecimiento o lugar determinado; los turnos que en tales circunstancias se formen no podrán exceder de ocho horas. La jornada de trabajo de las Enfermeras en los Sanatorios habrá de ajustarse a los turnos de ocho a dieciséis, de dieciséis a veinticuatro y de veinticuatro a ocho, debiendo darse, en todo caso, a las interesadas los correspondientes descansos semanales.

En relación con el personal Técnico Facultativo se tendrá en cuenta que tan sólo se considerarán comprendidos en el presente Reglamento quienes dediquen a la Red una actividad si no exclusiva, al menos preferente; para determinar esta preferencia se estará no sólo al horario fijo que haya de observar, sino a las demás atenciones anejas al cargo y a las funciones que tuviera asignadas.

Art. 13. *Personal de Estaciones de tráfico reducido.*—La excepción tercera del artículo primero del capítulo primero corresponde al personal de Estaciones de tráfico reducido, es decir, las comprendidas en el cuarto, quinto y sexto Grupos de la clasificación aprobada por el Ministerio de Obras Públicas y al de Apeadores, Cargaderos y Apeaderos-cargaderos, directamente relacionados con la circulación de trenes, o sea Jefes Factores de Circulación, Mozos de Agujas, en su caso Peones; y, asimismo, los Factores de servicio en Apeaderos. También el personal de esta clase de Estaciones, aun cuando por estar enclavadas en una línea o tramo de la misma con instalación

de Control de Tráfico Centralizado esté relevado del servicio de circulación, teniendo en cuenta que en cualquier momento en que deje de funcionar la citada instalación ha de encargarse nuevamente de aquel servicio, y, asimismo, que con dicha mejora técnica la actividad de algunos agentes de estas Estaciones queda todavía más reducida. El régimen de trabajo de este personal se establecerá dentro de los siguientes límites:

a) No podrá estar ocupado cada día más de doce horas sin distinguir entre trabajo activo y de presencia y sin que dicho período pueda tener más de una interrupción, la cual no podrá establecerse en ningún caso entre las veintidós y las seis horas.

b) Deberá disfrutar diariamente un descanso mínimo y continuado de diez horas. Por excepción podrá quedar reducido este descanso a ocho horas cuando, dado el horario de algunos trenes, se rebasen las posibilidades de atender el servicio con la mínima plantilla de personal y quedará, asimismo, reducida a ocho horas para aquellos agentes dedicados a suplir al personal adscrito a estas Estaciones en su descanso semanal cuando por este motivo se vean obligados a desplazarse cada día de una a otra estación y sean insuficientes para estos desplazamientos las dos horas que de las veinticuatro les quedarían libres una vez descontada la jornada de doce horas que pueden alcanzar y el descanso de diez horas.

c) Se computarán por toda su duración las horas de servicio que en los correspondientes gráficos y horarios sobrepasen las ocho horas. Este exceso, hasta el límite de cuatro horas que corresponderán a una jornada de doce, se denominarán horas especiales abonándose a prorrata. Las que rebasen el exceso de las citadas cuatro horas o doce de jornada se considerarán como extraordinarias, abonándose con el recargo correspondiente.

d) Cuando un agente de una Estación de tráfico reducido tenga que trabajar el día que le corresponda de descanso o en fiesta irrecuperable, y se le tenga que hacer la compensación en metálico, cobrará un día de salario más con el incremento del 40 por 100 a que se refiere el artículo sexto, y las horas extraordinarias, es decir, las que excedan de doce, se le abonarán en la forma que también establece dicho artículo.

Art. 14. A los agentes que tengan que salir de su residencia para reemplazar a los de otras Estaciones con motivo de disfrute del descanso semanal se les tendrá en cuenta el tiempo invertido en estos desplazamientos, considerándolos como viajes sin servicio y computándolos por su mitad.

Art. 15. En todas las Estaciones habrá un cuadro de servicio en el que figure la jornada, el horario y cometido que tengan señalado los agentes pertenecientes a la plantilla de aquella, y también el día que les corresponda disfrutar el descanso semanal y forma de dárselo.

A los suplementarios que reemplacen a agentes de otras residencias distintas a la suya se les dotará de un gráfico, en el que esté consignado, además de los trenes en que deberá efectuar sus desplazamientos, el día y estación en que haya de reemplazar, y la categoría y horario de servicio del agente a reemplazar.

Art. 16. *Personal de pasos a nivel.*—La excepción cuarta del artículo primero del capítulo primero comprende al personal encargado de la vigilancia y custodia de pasos a nivel, cuyo personal deberá regirse sobre jornada por las siguientes normas:

*Pasos a nivel que no sean de servicio intermitente.*—Se aplicará la norma general, es decir, la jornada de ocho horas al personal encargado de la vigilancia y custodia de los pasos a nivel que no sean de servicio intermitente, entendiéndose por tales aquellos por los que circulan más de veinticuatro trenes por día en uno u otro sentido.

Por consiguiente, en estos pasos deberán establecerse los turnos correspondientes, para evitar que ningún agente permanezca de servicio por tiempo mayor que el de la citada jornada legal, debiendo tenerse en cuenta también al fijar los turnos que en ningún caso las Guardesas podrán estar de servicio entre las veintidós y las seis horas.

*Pasos a nivel de servicio intermitente.*—El personal encargado de la custodia de los pasos a nivel de servicio intermitente, que son aquellos por los que no circulan más de 24 trenes en el día, podrá efectuar cada día hasta doce horas de servicio sin distinguir entre activo y de presencia, disfrutando diariamente de un descanso mínimo continuado de diez horas.

Cuando el personal tenga vivienda a menos de 500 metros del paso, el indicado período de doce horas podrá fraccionarse cuantas veces lo permita la circulación, siempre que las ausencias sean al menos de una hora, pues cuando tengan menos de duración se considerarán como de servicio.

Cuando el personal no tenga vivienda a menos de 500 metros del paso no podrá tener más de una interrupción durante el citado período de doce horas.

Tanto en un caso como en otro deberá tenerse en cuenta que las interrupciones no podrán establecerse, en ningún caso, entre las veintidós y las seis horas y que las Guardesas no podrán tampoco estar de servicio entre las dos citadas horas.

*Horas extraordinarias.*—Sólo en casos verdaderamente excepcionales, y siempre sujetos a justificación, podrán realizarse horas extraordinarias sobre la jornada legal establecida para cada agente.

Las dos primeras horas extraordinarias del personal de pasos de servicio permanente se pagarán con el recargo del 25 por 100 sobre la hora normal y con el 50 por 100 las restantes.

Las horas que trabaje el personal de los pasos a nivel de servicio intermitente sobre la jornada general de ocho horas se computarán y abonarán en la forma que se prescribe para el personal de Estaciones de tráfico reducido en el artículo 13, párrafos c) y d).

Art. 17. La excepción quinta del artículo 1.º del capítulo I comprende la categoría de Guardavía o agentes encargados de la vigilancia en un punto fijo, y los Serenos, los cuales podrán alcanzar un límite máximo de jornada de doce horas diarias. El tiempo de servicio que exceda de ocho horas se computará y abonará en la forma determinada en el artículo 13, párrafos c) y d).

Art. 18. *Conductores de automóvil (turismo).*—La excepción sexta del artículo 1.º del capítulo I se refiere únicamente a Conductores de Automóvil (turismo). Estos agentes disfrutará entre cada dos jornadas de un descanso mínimo continuado de diez horas, contadas desde la salida efectiva del garaje al dejar el servicio hasta la hora de toma del servicio siguiente, y tendrán hora y media al menos para comer.

Por tanto, la jornada de un Conductor de Automóvil (turismo) puede tener cada día una duración máxima de doce horas y media, o sea la diferencia que existe entre las veinticuatro horas del día y las diez de descanso continuadas más la hora y media para comer.

La jornada podrá ser continuada, es decir, que un Conductor que entre a las ocho o a las nueve de la mañana podrá prestar sus servicios hasta las ocho y media o nueve de la noche del mismo día, respectivamente, sin rebasar en ningún caso las doce horas y media de jornada, y disfrutando siempre a continuación de la misma de un descanso continuado de diez horas. También podrá ser utilizado en servicios fraccionados, alternativamente en el día o en la noche, siempre que se respete el tope de doce horas y media y el descanso continuado de diez horas.

Respecto a descansos semanales, los Conductores deben disfrutar de un descanso de veinticuatro horas ininterrumpidas una vez a la semana, descanso que es independiente del de diez horas continuadas entre dos jornadas, y, por consiguiente, tal descanso semanal no podrá empezar a computarse sino desde la hora en que hubiera comenzado a trabajar el día en que se le otorgue tal descanso semanal, o sea una vez transcurridas las diez horas desde que dejó el último servicio.

Además del descanso semanal tienen derecho los Conductores a un día de descanso en compensación de las fiestas irrecuperables, que deberá darse dentro de los siete días siguientes a cada una de esas fiestas.

Cuando por circunstancias excepcionales no puedan disfrutar algún descanso semanal en compensación del domingo o fiesta irrecuperable dentro de la semana siguiente, se les abonará un día de salario más, con el incremento del 40 por 100 a que se refiere el artículo sexto.

*Conductores de Automóvil (camión y autocar).*—La jornada de este personal será la legal de ocho horas, pudiéndola realizar en dos períodos con un descanso intermedio de hora y media, el cual no podrá tener lugar entre la una y las seis horas.

El descanso normal entre dos jornadas de trabajo será como mínimo de diez horas.

Su jornada empezará a contarse desde la hora que se le haya designado para hacer su presentación en el lugar de trabajo, o desde la en que esté prevista su salida con el vehículo que haya de conducir; en este último caso se concederá media hora para hacerse cargo y otra media hora al finalizar cada viaje para la entrega, asimismo, de su vehículo, es decir, que su jornada empezará a contarse desde media hora antes de la prevista para efectuar el servicio con su vehículo, hasta media hora después de la efectiva en que llegue al punto de destino, descontando, en todo caso, el descanso intermedio si lo tuviere.

Se le podrá contar como servicio de reserva o guardia y en este

caso se computará y abonará el tiempo que permanezca en esta situación en igual forma que se prescribe para el personal de trenes en los artículos 38 y 43. Las horas que efectúe sobre la jornada legal de ocho horas se computarán y valorarán con arreglo a las normas generales, contenidas en el capítulo II, bien entendido que en los servicios por carretera la jornada, bien sea en uno o en dos periodos, no podría ser superior, de acuerdo con lo que se prescribe en el Código de Circulación, a ocho horas o 400 kilómetros de recorrido.

En cuanto a los descansos dominicales y fiestas, les serán de aplicación las normas generales de los artículos 6.º al 10, ambos inclusive.

Art. 19. La excepción séptima del artículo 1.º del Capítulo I se refiere a los cargos que, como el de Subcontra maestre, Ayudante de Fragua, Listero y Jefe de Estación y Factor de Circulación, dada la índole de la función a realizar, deben adelantar su entrada o diferir su salida, para el más exacto cumplimiento de sus obligaciones.

Las categorías a que afecta esta excepción son las siguientes, indicándose para cada uno de los periodos de tiempo en que deben adelantar la entrada o retrasar la salida:

a) Los Subcontra maestros o Jefes de Equipo en los Depósitos encargados de distribuir el trabajo de reparación diaria interesado por los Maquinistas durante la noche.

Una hora de adelanto a la entrada de la jornada de la mañana.

b) Los Listeros y Ayudantes de Fragua:

Un cuarto de hora a la entrada y un cuarto de hora a la salida.

c) Los Jefes de Estación, Jefes de Estación en Subjefatura y Factores de Circulación que presten servicio en Estaciones de gran tráfico, y que por tener a su cargo la circulación de trenes y de las maniobras para la formación y descomposición de los mismos tienen necesidad de enterarse previamente cerca del agente que les hace entrega del servicio o de informar, al final de su jornada, a quien le sucede en el mismo, de la situación de los trenes, de las vías de la Estación, si están libres u ocupadas con vehículos, del personal, instalaciones de Señales y Enclavamientos, etc.

En las Estaciones comprendidas en los grupos primero y segundo de la clasificación aprobada por el Ministerio de Obras Públicas, media hora de adelanto al empezar la jornada y media hora de retraso al finalizarla; total, una hora más de jornada por día.

En las estaciones comprendidas en el grupo tercero de la citada clasificación, quince minutos al empezar la jornada y quince minutos al terminarla; total, treinta minutos por día de trabajo.

Las horas que este personal trabaje antes o después de la jornada del grupo a que está adscrito se considerarán como extraordinarias; pero no están sujetas al tope legal que se establece en el artículo 1.º del capítulo II.

Art. 20. *Personal de oficinas y otros.*—La excepción octava del artículo 1.º del capítulo I afecta y es aplicable exclusivamente a las categorías de Jefe de Oficina, Jefe de Negociado, Oficial de Oficina, Auxiliar de Oficina, Delineante Proyectista, Delineante y Calgador, cualquiera que sea la Oficina en que presten sus servicios.

Art. 21. *Horarios.*—El horario general para el personal de las referidas categorías será el de ocho a catorce horas.

No obstante, en aquellas Oficinas en que así lo aconsejen las necesidades del servicio o se requiera la presencia permanente de algún agente de tales categorías podrá fijarse un horario diferente o bien establecerse turnos, pero siempre a base de seis horas continuadas.

Art. 22. En aquellas Oficinas en que, por circunstancias excepcionales de no disponerse en un momento dado del personal previsto o tener que hacer frente a trabajos extraordinarios o aplazables fuese necesario que los agentes afectos a las mismas de las citadas categorías efectuasen jornada superior a seis horas, prolongarse esa jornada, previa anuencia de la Superioridad, mientras duren las expresadas circunstancias, hasta ocho o más horas con arreglo a las siguientes normas:

a) De prolongarse hasta ocho horas, las dos que excedan de su jornada de seis horas tendrán la consideración de especiales y se abonarán a prorrata: Las fracciones de una hora se abonarán proporcionalmente. El horario normal para estas dos horas especiales será de dieciséis a dieciocho horas, bien entendido que el simple hecho de acudir a la Oficina y permanecer

en ella durante las dos horas citadas no prejuzga el abono de las mismas como especiales si no se han realizado previamente y en su totalidad las seis horas de la jornada normal, teniendo en cuenta las deducciones que se hayan podido efectuar en la misma por falta de puntualidad o de interrupciones. Es decir, que el período de tiempo para el abono de horas especiales no se iniciará en tanto se hayan completado por la mañana o en su caso, por la tarde, los trescientos sesenta minutos de trabajo efectivo de la jornada normal, según la cuenta llevada en los impresos que a tales efectos hay establecidos.

b) De tener que prolongarse la jornada más de ocho horas, las que excedan de esta cantidad tendrán la consideración de extraordinarias, abonándose con el recargo legal del 25 por 100 las dos primeras y con el 50 por 100 las restantes.

c) Los tiempos de trabajo efectivo realizados en domingo o día de fiesta por el personal de Oficinas de las categorías anteriormente mencionadas se abonarán con el incremento del 50 por 100 en lugar del 40 a que se refiere el artículo sexto.

Art. 23. *Descanso semanal y del personal de Oficinas en los Talleres de Depósito, de Via y Obras, de Recorrido y Oficinas de Viajes.*—El personal administrativo adscrito a las Dependencias mencionadas está afectado no por el descanso dominical sino por el semanal como relacionado con la circulación y servicio de viajeros, si bien ha de procurarse que el descanso coincida en la mayoría de los casos con los domingos y fiestas no recuperables, de suerte que sólo los agentes absolutamente indispensables para los trabajos que no admitan demora presten sus servicios en esos días, pero siempre con el descanso semanal en compensación en la semana siguiente.

Este personal queda excluido del descanso en las fiestas llamadas oficiales.

En las fiestas declaradas recuperables deberá procurarse, como en los domingos y fiestas no recuperables, que vague la mayoría del personal y que quede sólo el que sea absolutamente indispensable.

Todos estos agentes administrativos que trabajen, ya sea en domingos, fiestas recuperables o no recuperables, lo harán en plan de jornada reducida por el tiempo razonable y prudente que sea preciso para los trabajos que no admitan dilación y deberá suspenderse la jornada una vez ello alcanzado. Además, siempre que se trate de fiestas de precepto la Red facilitará a los agentes el cumplimiento de los deberes religiosos.

El personal que no trabaje en las fiestas recuperables tendrá que compensar las horas no trabajadas a razón de una hora diaria en los días laborables inmediatamente siguientes a la fiesta de que se trate.

El personal que de acuerdo con el criterio restrictivo señalado trabaje en domingo o fiesta no recuperable menos de cuatro horas será compensado sólo con media jornada de descanso en cualquiera de los seis días laborables siguientes. Si trabajan desde cuatro horas en adelante en domingo o fiesta no recuperable, les corresponderá el descanso semanal completo.

En cuanto a los que trabajen en fiestas recuperables menos de cuatro horas, habrán de compensar sólo las restantes de su jornada normal a razón de una diaria en la forma señalada en el párrafo quinto de este artículo, y si trabajaran en dicha fiesta cuatro o más horas, no efectuarán compensación alguna.

Para el trabajo de los agentes administrativos indispensables en los domingos y fiestas no recuperables habrá de seguirse un turno de forma que todos los agentes correlativamente vayan disfrutando del descanso efectivo y también cuando les corresponda presten servicio por ser así indispensables.

Art. 24. *Descanso semanal del personal de Cajas.*—Al personal de las Cajas corresponde el descanso semanal y no el dominical y, por tanto, ha de descansar un día en la semana en compensación del domingo y otro por las fiestas irre recuperables equiparadas a domingo, sin que deban vacar las recuperables y meramente oficiales, aunque las primeras sean de precepto, y habrá de tener, conforme a lo previsto en el capítulo tercero del título quinto de la Reglamentación una hora libre para el cumplimiento de sus deberes religiosos.

Para la efectividad de esos descansos semanales deben preverse en los correspondientes turnos o gráficos de servicio los días fijados para el disfrute de los mismos, y cuando no sea posible otorgarlos dentro de los catorce días siguientes a la fecha de comienzo de la semana a que correspondan habrá de efectuarse su compensación en metálico pagando un día de salario más con el incremento del 40 por 100 a que se refiere el artículo sexto.

Art. 25. *Brigadas de socorro.*—Las Brigadas de socorro, previstas para casos de accidentes en el artículo 131 de la Reglamentación, se integrarán por aquellos agentes de las categorías



Cuando por cualquier circunstancia los agentes no puedan disfrutar los descansos mínimos señalados en el párrafo anterior, el tiempo que falte para cubrir tales mínimos se abonará en la forma que se determina en el artículo 49. Podrá darse también a los agentes un solo descanso intermedio en la proporción de uno por cada jornada de trabajo, tanto en su residencia como fuera de ella; la duración efectiva de este descanso ha de ser de dos horas como mínimo y no podrá estar comprendido entre las veinticuatro y las seis horas.

Art. 35. En el conjunto de los días de trabajo de la semana los descansos deberán alcanzar un mínimo de sesenta horas, computándose tanto los descansos en la residencia como fuera de ella, pero no los descansos intermedios que se mencionan en el artículo 34. En este mínimo no estará comprendido el descanso dominical o semanal compensatorio, que se dará siempre el último día del ciclo normal o reducido. Este descanso semanal comprenderá veinticuatro horas consecutivas, sin que pueda absorber el diario que corresponda a los agentes.

Art. 36. El personal de reserva también gozará de este descanso semanal en las mismas condiciones si bien se le podrá conceder dentro de la semana natural, en el día que más convenga al servicio.

#### Situaciones

Art. 37. Se considerará como servicio efectivo para los agentes sujetos a turno fijo el tiempo que media desde que se hagan cargo de su cometido, correspondiente al tren que deban efectuar comprendido el período asignado para toma del servicio, hasta que cesen en ese cometido, una vez hecha entrega del mismo, bien sea en ruta del tren o al final del recorrido de éste, y comprendido, asimismo, el tiempo asignado para deje del servicio.

Art. 38. Ningún agente podrá pasar a la situación de reserva después de un servicio que haya alcanzado siete horas de duración. Si no hubiese alcanzado siete horas podrá entrar en reserva por un tiempo no superior al doble del que falte para completar las ocho horas de jornada. En todo caso, se procurará reducir al mínimo la situación de reserva y hacerla lo más soportable que sea posible para el personal, y sin que puedan encomendársele durante la misma atenciones que, por el número o por la movilidad que impongan a los agentes, puedan ocasionarles un cansancio no conveniente para el desarrollo del servicio que pueda surgir durante la reserva. La situación de reserva no puede fraccionarse ni suspenderse una vez iniciada; su duración será de ocho horas y podrá alcanzar hasta doce siempre y cuando esta circunstancia sea conocida por el agente al serle nombrada. De la reserva se saldrá únicamente para tomar servicio o para disfrutar del descanso diario a que se refiere el artículo 34 o para efectuar un viaje sin servicio. No podrá nombrarse servicio de reserva de modo que el cese de tal situación se prevea para horas comprendidas entre las veinticuatro y las seis.

Art. 39. Bajo la personal responsabilidad de quien lo ordene, y que será exigida conforme a lo dispuesto en el artículo 223 de la Reglamentación, se prohíbe la situación llamada de disponible o cualquier otra que produzca iguales efectos, aunque se designe de modo distinto.

Art. 40. La situación de espera es la que se produce desde quince minutos antes de la salida oficial del tren en que el Agente ha de salir sin servicio para prestarlo; el tiempo que medie desde el deje de un servicio hasta la salida del primer tren en que haya de regresar a su residencia y el tiempo que medie entre el deje de un servicio y la toma del siguiente dentro de la misma jornada, siempre que tal tiempo no pueda ser considerado como el único descanso intermedio referido en el artículo 34.

Art. 41. Los máximos de horas naturales establecidos en el artículo 32 serán también de aplicación a los casos en que hubieran de soldarse tiempos correspondientes a distintas situaciones en que el personal pueda encontrarse entre los descansos diarios inmediatos al servicio. No se contarán en dichas horas naturales las correspondientes al descanso intermedio que se indica en el artículo 34.

#### Cómputo

Art. 42. El tiempo de servicio efectivo se computará por la totalidad de su duración. También se computará por su totalidad el tiempo que se concede para realizar las operaciones de toma y deje del servicio, cuyos períodos figurarán en el correspondiente anejo. Los tiempos de toma y deja que figuren en

ese anejo podrán ser revisados por motivos debidamente justificados, bien sea por la RENFE o a petición de los Agentes.

Art. 43. El tiempo de reserva se computará a efectos económicos por la mitad, con el mínimo de una hora por tal concepto y sus fracciones se valorarán en quince minutos por exceso. El tiempo que exceda de ocho horas la situación de reserva se computará por su duración efectiva, con la misma valoración de quince minutos para sus fracciones.

Art. 44. El tiempo de espera será computado también por su mitad con los mismos topes de una hora y quince minutos. El tiempo que, sin ser descanso intermedio, transcurra desde el deje de un servicio hasta la toma del siguiente, dentro de la misma jornada, tanto en su residencia como fuera de ella, se considerará de espera, tal y como se estipula en el artículo 40.

Art. 45. Los viajes sin servicio, con las necesarias esperas, se computarán por la mitad, con los mismos topes mínimos de reserva y de espera. Estos viajes deberán realizarse por regla general, en trenes que lleven coches de viajeros; pero cuando haya de transcurrir mucho tiempo hasta la salida de alguno de estos trenes y por este motivo se demore excesivamente el regreso de los Agentes a su residencia o su incorporación al servicio por el cual efectúen el viaje, deberán realizarlo en el furgón de los trenes de mercancías o en las locomotoras en que así esté autorizado. Cuando el desplazamiento obedezca a la prestación de un auxilio o para efectuar un servicio con motivo de accidente, interrupción de vía, etc., lo efectuarán por cualquier medio de transporte ferroviario que de momento se disponga.

Este personal deberá efectuar a pie los desplazamientos que sean necesarios en el caso de que el origen o término de un tren sea una Estación secundaria (Estación de clasificación, de empalme, puerto, etc.), y el personal venga obligado a presentarse, antes de la salida o inmediatamente después de la llegada, en la Estación principal de la misma residencia; pero el tiempo normal que invierta en ir de una a otra de las estaciones citadas se le abonará por su totalidad como jornada de trabajo. Se prohíben los viajes a pie, aun en el caso anteriormente indicado, cuando dado el material de ruta que tenga que portar este personal resulten improcedentes si la distancia a recorrer es superior a tres kilómetros.

Art. 46. Cuando las situaciones a que se refieren los artículos 43, 44 y 45, que tienen fijados unos minutos de abono, se produzcan una a continuación de otra y en cualquier orden, se totalizará el tiempo computable de todas ellas, que será el que corresponda abonar, a no ser que por ser inferior a una hora se aplique este mínimo al total así obtenido.

#### Horas extraordinarias y especiales

Art. 47. Se considerarán horas extraordinarias las que excedan de las cuarenta y ocho horas semanales o de las que se fijan en el artículo 31 cuando se trate de ciclos inferiores a siete días, tanto si se invirtieron en trabajos efectivos como si resultan de aplicar los cálculos anteriormente establecidos. La liquidación se hará ajustándose a los gráficos, aunque éstos no coincidan con semanas naturales, con la única excepción del personal de reserva, que por no tener día fijo para su descanso semanal ni gráfico se les liquidará por semanas naturales.

Art. 48. *Horas extraordinarias.*—Las doce primeras se pagarán con el recargo del 25 por 100 sobre la hora normal; este número de 12 se entiende referido al ciclo semanal de trabajo de seis días, pues en los ciclos menores se rebajará a diez, ocho, seis o cuatro horas, según la duración prevista en el artículo 31. Las horas que excedan de doce en el citado ciclo de seis días de trabajo y del número correspondiente en los ciclos menores se pagarán con el 50 por 100 de recargo también sobre la hora normal.

Art. 49. *Horas especiales.*—Se considerarán como tales las siguientes:

1. El tiempo en minutos que sobrepase las doce horas de servicio continuado o de catorce en servicios interrumpidos, según se expresa en el artículo 32.

2. El tiempo en minutos en que por cualquier causa se mermen los descansos mínimos normales que se fijan en el artículo 34, siempre que no haya sido ya incluido en el párrafo anterior.

Las horas especiales que se efectúen durante la semana se abonarán con el 50 por 100 de recargo sobre la hora normal, aunque el cómputo de la jornada semanal no rebase las cuarenta y ocho horas. Si el cómputo semanal arroja horas extraordinarias se deducirán de éstas el mismo número de las que se abonarán con el 50 por 100 a fin de no duplicar el pago.

necesarias hasta la de Contraaestrate (en Tracción) y Jefe de Visitadores, ambas inclusive; Encargado de Sector, Montador Electricista, Ayudante Montador Electricista Oficial de Comunicaciones y Ayudante de Línea Eléctrica que se designen por la Red de entre los que expresamente lo soliciten y reúnan las condiciones de aptitud física que se precisen, a juicio de sus Jefes, para la labor especial a desarrollar.

Los agentes que se designen por la Red para formar parte de una Brigada de socorro percibirán el 25 por 100 de su sueldo o jornal base. Esa percepción no se considerará a ningún efecto como parte integrante del salario, sino que se devengará en concepto de gratificación independiente mientras el agente permanezca adscrito a la Brigada. En los casos de accidente, las horas extraordinarias que se realicen sobre las ocho de la jornada se abonarán con el recargo del 50 por 100 sobre salario normal, es decir, sin tener en cuenta la mencionada gratificación.

Dichos agentes, tan pronto sean designados para formar parte de una Brigada de socorro, habrán de suscribir el correspondiente documento, y desde que lo firmen se les considerará adscritos a la Brigada, y con los derechos y obligaciones tanto para el agente como para la Red que se consignan en tal documento.

**Art. 26. Viajes sin servicio del personal en los trenes.**—Se computará por la mitad el tiempo invertido en los viajes sin servicio con las necesarias esperas que haya de realizar el personal de Talleres, sin que en ningún caso el cómputo que resulte pueda ser inferior a una hora, ni sus fracciones valorarse en menos de quince minutos.

El tiempo de espera comenzará a correr desde que salga del Taller y desde que termine el trabajo que le fué encomendado.

El tiempo que el personal de los distintos oficios de Vía y Obras: destinado en los Talleres de las Secciones que hayan de trasladarse a uno o más puntos determinados de la línea para hacer alguna reparación u otros servicios, invierta en «viajes sin servicio», se computará por mitad en su jornada normal.

Asimismo se computará por mitad el tiempo invertido en el viaje por los agentes de Línea Eléctrica o Electrificada cuando el trabajo de este personal esté fijado en punto determinado de la Línea, Estación, Dependencia, etc.

Si como consecuencia de tal cómputo resultase que dichos agentes realizan horas extraordinarias, las dos primeras han de abonarse con el recargo del 25 por 100 sobre la hora normal y las restantes con el 50 por 100.

La forma en que debe procederse es la de sumar a las horas efectivas de trabajo la mitad de las invertidas en viajes sin servicios y espera, abonando con los recargos establecidos en la forma prevista las que excedan de la jornada legal.

**Viajes con servicio.**—El tiempo invertido en los viajes por el personal de Líneas Eléctricas o Electrificadas de Enclavamiento, cuando su misión tenga que desempeñarla a lo largo de la línea, como, por ejemplo, revisión, localización de averías, etc., se computará por su totalidad.

*Jornada, horas extraordinarias y descanso semanal del personal de Jefes de tren, Guardafrenos-distribuidores, Mozos de tren, Agentes de Pequeño Material de Servicio en los trenes, Visitadores en ruta y Mujeres de la Limpieza en ruta.*

#### Gráficos y horarios

**Art. 27.** A fin de regular debidamente el trabajo de este personal se establecerán los correspondientes gráficos de los servicios en cada residencia, quedando en la reserva (sin gráfico) el número de agentes necesarios para atender las circulaciones que no sea posible incluir en los gráficos; el que se precise para trenes especiales de circulación discrecional y el que deba asegurar las ausencias por incidencias del personal grafiado, tales como vacaciones, enfermedades y demás causas. La reserva estará integrada por los agentes más modernos en la categoría, salvo en los casos en que agentes más antiguos tengan que permanecer en la misma hasta que sea posible su acoplamiento al turno correspondiente cuando cambien de residencia o se incorporen al servicio después de una vacación, enfermedad, suspensión de empleo, excedencia, etc., o que obligue a ello imperiosas necesidades del servicio. Al terminar cada servicio especial, o sea no grafiado, se les señalará la situación en que queden, y de no poder hacerlo, deberán los agentes enterarse por el cuadro oficial de la dependencia.

**Art. 28.** La organización del servicio es facultad de la empresa, por lo que la Red podrá crear o suprimir las residencias de este personal que estime necesarias, así como los gráficos de servicio y turnos de agentes, atendiendo a la categoría de los trenes y modificaciones de los mismos. Cuando en una población existan diversos Centros de Trabajo se harán distintos grá-

ficos para cada uno de ellos, pero podrán unificarse al sólo objeto de reducción de plantilla o mejor aprovechamiento del personal, debiendo facilitar la empresa los útiles de ruta en la Estación donde se inicie el servicio, cuando la misma no sea aquella a que está adscrito el agente.

**Art. 29.** Para la formación de los gráficos se tendrá en cuenta, además de las normas que se establecen en el presente capítulo del Reglamento de Régimen Interior, primordialmente la categoría de los trenes; que el recorrido de éstos que tengan que efectuar los agentes no sea excesivo; el debido aprovechamiento del personal, y en lo posible la máxima comodidad del mismo y también que los turnos comiencen y terminen en la residencia de los agentes. Cuando se trate de trenes de largo recorrido, bien sean de viajeros o de mercancías con marcha acelerada o de interés especial, los gráficos del personal que efectúe estos trenes quedarán exceptuados de la norma antes indicada y podrán comprender todo el recorrido de tales trenes.

En los gráficos deberá estar comprendido el servicio de todos los trenes, salvo el de aquellos que no sea posible por ser circunstancial su circulación.

Los gráficos serán dados a conocer al personal con antelación suficiente a su vigencia, por si procediera hacer alguna sugerencia a fin de mejorarlos.

**Art. 30.** Los turnos establecidos se cumplirán con todo rigor y escrupulosidad, sin que puedan alterarse salvo casos excepcionales, que serán debidamente justificados ante la Superioridad, quien en caso de que no estuviese justificada la alteración exigirá las responsabilidades correspondientes. Cuando por retrasos en la circulación, accidentes u otras causas no imputables al agente pierda el personal su turno, se utilizarán los agentes de forma que cuanto antes se reincorporen al mismo, incluso mediante viajes sin servicio, sin quebranto en su descanso.

#### Jornada.—Su duración

**Art. 31.** La jornada de este personal es de ocho horas diarias y de cuarenta y ocho semanales, si bien se distribuirá en ciclos o períodos que sumen seis días de trabajo y uno de descanso, según lo requiera el servicio, con arreglo a las normas que se señalan más adelante.

Los períodos fraccionarios de menos de siete días que puedan quedar, según la duración de los servicios, o cuando el número de agentes comprendidos en gráficos no sea múltiplo de siete, formarán un ciclo reducido, en el cual uno de los días será siempre de descanso. La jornada de estos ciclos reducidos, en la que está comprendida la compensación del día de descanso que se anticipa será la siguiente:

- Ciclo de 2 días: uno de descanso y 13,42 horas de jornada.
- Ciclo de 3 días: uno de descanso y 20,34 horas de jornada.
- Ciclo de 4 días: uno de descanso y 27,25 horas de jornada.
- Ciclo de 5 días: uno de descanso y 34,17 horas de jornada.
- Ciclo de 6 días: uno de descanso y 41,08 horas de jornada.

**Art. 32.** El trabajo diario podrá llegar a doce horas si es continuado, y a catorce si estuviera interrumpido por descanso intermedio o comprendiera esperas o reservas, y, asimismo, hasta dieciséis horas, con las mismas condiciones, una vez por semana, siempre que lo haga necesario la índole del servicio o la combinación de los trenes al confeccionar el gráfico de los mismos y entendiéndose que la excepción comprende tanto el viaje de ida como el de regreso.

Se entenderá que las horas que se establecen como tope en el párrafo anterior son naturales y no las que resulten del cómputo que se regula en los artículos 42 al 46. En el cálculo de este tope no se sumarán las horas del descanso intermedio que pueda haber.

**Art. 33.** En los casos excepcionales debidamente justificados, así como en los trenes de largo recorrido señalados en el artículo 29, podrán sobrepasar las doce horas de servicio continuado, con la compensación que se determina en el artículo 49, tanto para el personal de turno como para el de la reserva que tenga que suplir en casos excepcionales e imprevistos a los titulares de los gráficos de esta clase de trenes.

#### Descansos

**Art. 34.** El descanso diario entre el deje de un servicio y la toma del siguiente será al menos de doce horas en residencia o de ocho horas fuera de ella. Sin embargo, estos límites podrán reducirse hasta once y siete horas, respectivamente, si fuere necesario para el ajuste de los gráficos, pero sin que esta autorización pueda utilizarse más que una vez por semana.

Art. 50. Cuando un Agente trabaje el día que le hubiera correspondido el descanso semanal o en una fiesta de carácter no recuperable y se le tenga que hacer la compensación en metálico, la jornada de ese día se valorará separadamente de la siguiente forma:

Abono de un jornal más con el incremento del 40 por 100 a que se refiere el artículo sexto. Si en ese día ha efectuado una jornada superior a la legal las horas que excedan de esa jornada se abonarán con el citado incremento del 40 por 100 y sobre el precio resultante anteriormente se aplicará el recargo del 25 por 100 a las dos primeras extraordinarias y del 50 por 100 a las restantes extraordinarias y a las especiales, referidas unas y otras al día de que se trate, aisladamente considerado.

Art. 51. Al personal de trenes se le dotará de una libreta o cartilla individual en la cual se irán anotando las liquidaciones de jornada, cuya libreta reflejará en todo momento su verdadera situación en cuanto a la prestación de su servicio y jornada.

#### Disposiciones varias

Art. 52. Las anteriores normas se aplicarán tanto al personal de turno fijo como al que esté destinado a suplencias o reservas, en todo aquello en que específicamente no haya quedado discriminado anteriormente.

Art. 53. Dada la naturaleza del trabajo ferroviario, los Agentes realizarán los turnos que se les encomienden, pero si no se ajustasen a las normas establecidas podrán recurrir a la RENFE por conducto reglamentario, y de no obtener resolución satisfactoria en un plazo de quince días, elevar la reclamación a la Inspección de Centros Regidos y Administrados por el Estado, a través del Jurado de Empresa.

Art. 54. La RENFE deberá facilitar a este personal dormitorios propios o alquilados que reúnan las debidas condiciones de higiene y comodidad. Cuando no exista local destinado a dormitorios y el Agente se vea obligado a pernoctar fuera de su residencia se le abonará la indemnización por pernoctación establecida para estos casos.

Los Agentes que saliendo de su residencia efectúen un servicio, bien sea grafiado o especial, que les obligue a permanecer más de setenta y dos horas sin disfrutar un descanso normal de doce u once horas, según los casos, en su residencia, percibirán como suplemento desde la hora setenta y tres hasta su regreso, con disfrute de dicho descanso, el importe de una dieta por cada veinticuatro horas o fracción de esta cifra, independientemente de los demás emolumentos que les correspondan por el servicio prestado.

#### JORNADA, HORAS EXTRAORDINARIAS Y DESCANSO SEMANAL DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN (MAQUINISTAS FOGONEROS, AYUDANTES DE LOCOMOTORA ELÉCTRICA Y AYUDANTES DE AUTOMOTOR)

#### Gráficos y horario

Art. 55. A fin de regular debidamente el trabajo de este personal se establecerán los correspondientes gráficos de servicio en cada residencia, quedando como suplementarios el número de Agentes necesarios para atender las circulaciones que no sea posible incluir en los gráficos; el que se precise para trenes especiales de circulación discrecional y el que deba asegurar las ausencias por incidencias del personal grafiado, tales como vacaciones, enfermedades y demás causas.

El grupo de personal suplementario estará integrado por los Agentes más modernos en la categoría siempre que sea posible, ya que los servicios grafiados han de adjudicarse a los Agentes que estén más capacitados para ellos. Los Agentes que se consideren perjudicados podrán formular la correspondiente reclamación, que se resolverá previo informe del Jurado de Empresa.

Al terminar cada servicio suplementario o sea no grafiado, se les señalará la situación en que quedarán y, de no poder hacerlo, deberán los Agentes enterarse por el cuadro oficial de la dependencia. Al personal con turno grafiado se le avisará con antelación de las modificaciones que se hagan en su turno.

Art. 56. La organización del servicio es facultad de la Empresa, por lo que la Red podrá crear o suprimir las residencias de este personal que estime necesarias, así como los gráficos y turnos de Agentes, atendiendo a la categoría de los trenes y modificaciones de los mismos. Cuando en una población existan diversos Centros de Trabajo se harán distintos gráficos para cada uno de ellos; pero podrán unificarse al solo objeto de reducción de plantilla o mejor aprovechamiento del personal.

Art. 57. Para la formación de los gráficos se tendrá en

cuenta, además de las normas que se establecen en el presente capítulo, primordialmente la categoría de los trenes; que el recorrido de éstos que tengan que efectuar los Agentes no sea excesivo, el debido aprovechamiento del personal; y, en lo posible, la máxima comodidad del mismo y también que los turnos comiencen y terminen en la residencia de los Agentes. Cuando se trate de trenes de largo recorrido, bien sean de viajeros o de mercancías con marcha acelerada o de interés especial, los gráficos del personal que efectúe estos trenes quedarán exceptuados de la norma antes indicada y podrán comprender todo el recorrido de tales trenes.

Se reserva al personal el derecho a formular las sugerencias que estimen convenientes en relación con la formación de los gráficos

Art. 58. Los turnos establecidos se cumplirán con todo rigor y escrupulosidad, sin que puedan alterarse, salvo casos excepcionales, que serán debidamente justificados ante la Superioridad, quien en caso de que no estuviese justificada la alteración exigirá las responsabilidades correspondientes. Cuando por retrasos en la circulación, accidentes u otras causas no imputables al Agente pierda el personal su turno, se utilizarán los Agentes de forma que cuanto antes se reincorporen al mismo, incluso mediante viajes sin servicio, sin quebranto en su descanso.

#### Jornada. Su duración

Art. 59. Este personal disfrutará de la jornada de cuarenta y ocho horas semanales, distribuidas en ciclos o períodos de dos a siete días como máximo, el último de los cuales debe ser de descanso, pudiendo exceder de ocho horas la jornada ordinaria de los días de trabajo, siempre que se cumplan las demás normas y se abonen las compensaciones que se señalan en los artículos 74, 75 y 76.

Art. 60. Cada servicio o jornada de trabajo, tanto en trenes como en maniobras y demás servicios podrá llegar a doce horas si es continuado y a catorce si estuviera interrumpido por un descanso intermedio, o comprendiera esperas o reservas, y, asimismo, hasta dieciséis horas con las mismas condiciones una vez por cada semana natural, entendiéndose como tal tanto el viaje de ida como el de regreso.

En casos excepcionales debidamente justificados, así como en los trenes de largo recorrido señalados en el artículo 57, podrán sobrepasarse las doce horas de servicio continuado con la compensación que se determina en el artículo 75, tanto para el personal de turno como para el suplementario.

Se entenderá que las horas que se establecen como tope, anteriormente, son naturales y no las que resulten del cómputo que se regula en los artículos 69 al 73. En el cálculo de este tope no se sumarán las horas del descanso intermedio que pueda haber.

#### Descansos

Art. 61. El descanso diario entre el deje de un servicio y la toma del siguiente será, al menos de doce horas en su residencia, y de ocho fuera de ella. Sin embargo, estos límites podrán reducirse hasta once y siete horas respectivamente, si fuera necesario para el ajuste de los gráficos, pero sin que esta autorización pueda utilizarse más de una vez por ciclo en los servicios de turno y una vez por semana natural en los suplementarios.

Cuando por cualquier circunstancia los Agentes no disfrutaran los descansos mínimos señalados en el párrafo anterior, las horas que falten para cubrir tales mínimos se abonarán en la forma que se determina en el artículo 75.

Podrá considerarse como tiempo de descanso intermedio una sola interrupción dentro de cada jornada de trabajo, o sea entre cada dos descansos diarios regulados en este mismo artículo, siempre que sea de dos horas como mínimo, y no tenga lugar entre los veinticuatro y las seis horas, tanto en su residencia como fuera de ella.

Art. 62. En el conjunto de los días de trabajo de la semana los descansos deberán alcanzar un mínimo de sesenta horas, computándose tanto el descanso en la residencia como fuera de ella; pero no el descanso intermedio que se menciona en el artículo 61. En este mínimo no estará comprendido el descanso dominical o semanal compensatorio, que se dará preferentemente el último día del ciclo, pudiendo trasladarse a cualquier día del ciclo siguiente sin pérdida del descanso correspondiente a éste. Dicho descanso semanal comprenderá veinticuatro horas consecutivas, sin que pueda absorber el diario que corresponda a los Agentes.

Art. 63. El personal del grupo suplementario también gozará de este descanso semanal en las mismas condiciones, pudiendo concedérsele dentro de la semana natural, en el día que más convenga al servicio.

#### Situaciones

Art. 64. Se considerará servicio efectivo, con los correspondientes períodos de toma y deje a que se refiere el artículo 69, el tiempo invertido en la conducción del tren desde su salida en la Estación de origen hasta la llegada al término o destino; el que transcurre entre la hora de salida señalada a los trenes grafiados y la hora efectiva de salida, y el que medie entre dos servicios consecutivos cuando, apartada la máquina permanezca el personal a su cuidado, así como los servicios de maniobras, la «reserva con máquina» y, en general, siempre que tenga a cargo una máquina.

Art. 65. Ningún Agente podrá pasar a la situación de reserva sin máquina después de un servicio que haya alcanzado siete horas de duración. Si no hubiese alcanzado siete horas podrá entrar en reserva por un tiempo no superior al doble del que falte para completar las ocho horas de jornada. En todo caso se procurará reducir al mínimo la situación de reserva y hacerla lo más soportable que sea posible para el personal, y sin que puedan encomendárseles durante la misma atenciones que, por el número o por la movilidad que impongan a los Agentes, puedan ocasionarles un cansancio no conveniente para el desarrollo del servicio que pueda surgir durante la reserva. La situación de reserva sin máquina no puede fraccionarse ni suspenderse una vez iniciada; su duración será de ocho horas y podrá alcanzar hasta doce, siempre y cuando esta circunstancia sea conocida por el Agente al serle nombrada. De esta reserva se saldrá únicamente para tomar servicio o para disfrutar el descanso normal a que se refiere el artículo 61 ó para efectuar un viaje sin servicio.

No podrá nombrarse servicio de reserva sin máquina de modo que el comienzo o el cese de tal situación se prevea para horas comprendidas entre las veinticuatro y las seis horas.

Art. 66. Bajo la personal responsabilidad de quien lo ordene y que será exigida conforme a lo dispuesto en el artículo 223 de la Reglamentación, se prohíbe la situación llamada de disponible o cualquier otra que produzca iguales efectos, aunque se designe de modo distinto.

Art. 67. La situación de espera es la que se produce desde quince minutos antes de la salida oficial del tren en que el Agente ha de salir sin servicio para prestarle; el tiempo que media desde el deje de un servicio hasta la salida del primer tren en que haya de regresar a su residencia, y el tiempo que medie entre el deje de un servicio y la toma del siguiente dentro de la misma jornada, siempre que tal tiempo no pueda ser considerado como el único descanso intermedio referido en el artículo 61.

Art. 68. Los máximos de horas naturales, establecidos en el artículo 60, serán también de aplicación en los casos en que hubieran de sumarse tiempos correspondientes a distintas situaciones en que el personal pueda encontrarse entre los descansos diarios inmediatos al servicio. No se contará en dichas horas naturales las correspondientes al descanso intermedio que se indica en el artículo 61.

#### Cómputo

Art. 69. El tiempo de servicio efectivo se computará por la totalidad de su duración. También se computará por su totalidad el tiempo que se concede para realizar las operaciones de toma y deje de servicio, cuyos períodos figuran en el correspondiente anejo.

Por motivos debidamente justificados los tiempos de toma y deje podrán revisarse por la Red o a petición de los Agentes.

La situación que se denomina «reserva con máquina» se computará por la totalidad, por considerarse servicio efectivo, según se indica en el artículo 64, y su duración y horario será la que exija el servicio.

Art. 70. El tiempo de reserva sin máquina se computará, a efectos económicos, por la mitad, con el mínimo de una hora por tal concepto y sus fracciones se valorarán en quince minutos por exceso. A partir de la octava hora en situación de reserva el exceso se computará por su duración efectiva, con la misma valoración de quince minutos para sus fracciones.

Art. 71. El tiempo de espera será computado también por su mitad con los mismos topes de una hora y quince minutos. El tiempo que, sin ser descanso intermedio, transcurra desde el deje de un servicio hasta la toma del siguiente dentro de la misma jornada, tanto en su residencia como fuera de ella, se considerará de espera, tal y como se estipula en el artículo 67.

Art. 72. Los viajes sin servicio con las necesarias esperas, se computarán por la mitad, con los mismos topes mínimos de reserva y de espera. Estos viajes deberán realizarse en trenes que lleven coches de viajeros y en casos de necesidad en los furgones de trenes no de viajeros o en las locomotoras en que así esté autorizado.

Art. 73. Cuando se unan servicios de los comprendidos en los artículos 70, 71 y 72, que tienen unos minutos de abonos, tales mínimos se aplicarán al conjunto de las diferentes situaciones y no separadamente para cada situación.

#### Horas extraordinarias y especiales

Art. 74. Se considerarán horas extraordinarias las que excedan de las cuarenta y ocho semanales, tanto si se invirtieron en trabajos efectivos como si resultan de aplicar los cómputos anteriormente establecidos. La liquidación se hará por semanas naturales, tanto para el personal de turno como para el suplementario y se abonarán con el recargo del 30 por 100 sobre la hora normal.

Art. 75. *Horas especiales.*—Se considerarán como tales las siguientes:

1. El tiempo en minutos que sobrepase las doce horas de servicio continuado o de catorce en servicios interrumpidos, según se expresa en el artículo 60.

2. El tiempo en minutos en que por cualquier causa se mermen los descansos mínimos normales que se fijan en el artículo 61.

Las horas especiales que se efectúen durante la semana se abonarán con el 50 por 100 de recargo sobre la hora normal, aunque el cómputo de la jornada semanal no rebase las cuarenta y ocho horas. Si el cómputo semanal arroja horas extraordinarias, se deducirá de éstas el mismo número de las que se abonen con el 50 por 100 a fin de no duplicar el pago.

Art. 76. Cuando un Agente trabaje el día que le hubiera correspondido el descanso semanal o en una fiesta de carácter no recuperable y se le tenga que hacer la compensación a metálico, la jornada de este día se valorará separadamente de la siguiente forma:

Abono de un jornal más con el incremento del 40 por 100 a que se refiere el artículo sexto. Si en ese día ha efectuado una jornada superior a la legal, las horas que excedan de esa jornada se abonarán con el citado incremento del 40 por 100 y sobre el precio resultante anteriormente se aplicará el recargo del 30 por 100 a las extraordinarias, cualquiera que sea su número, y del 50 por 100 a las especiales, referidas unas y otras al día de que se trate, aisladamente considerado.

Art. 77. Al personal de conducción se le dotará de una libreta o cartilla individual, en la cual se irán anotando las liquidaciones de jornada, cuya libreta reflejarán en todo momento su verdadera situación en cuanto a la prestación de su servicio y jornada.

#### Disposiciones varias

Art. 78. Las anteriores normas se aplicarán tanto al personal de turno fijo como al que esté destinado al grupo suplementario, en todo aquello en que específicamente no haya quedado discriminado anteriormente.

Art. 79. Dada la naturaleza del trabajo ferroviario, los Agentes realizarán los turnos que se les encomienden, pero si no se ajustasen a las normas establecidas, podrán recurrir a la RENFE por conducto reglamentario, y de no obtener resolución satisfactoria en un plazo de quince días, elevar la reclamación a la Inspección de Centros Regidos y Administrados por el Estado, a través del Jurado de Empresa.

Art. 80. La RENFE deberá facilitar a este personal dormitorios propios o alquilados que reúnan las debidas condiciones de higiene y comodidad. Cuando no exista local destinado a dormitorios y el Agente se vea obligado a pernoctar fuera de su residencia se le abonará la indemnización por pernoctación establecida para estos casos.

Art. 81. Los Agentes que saliendo de su residencia efectúen un servicio, bien sea grafiado o especial, que les obligue a permanecer más de setenta y dos horas sin disfrutar un descanso normal de doce u once horas, según los casos, en su residencia, percibirán como suplemento desde la hora setenta y tres hasta su regreso, con disfrute de dicho descanso, el importe de una dieta por cada veinticuatro horas o fracción de esta cifra, independientemente de los demás emolumentos que les correspondan por el servicio prestado.

JORNADA, HORAS EXTRAORDINARIAS Y DESCANSO SEMANAL DEL  
PERSONAL DE INTERVENTORES EN RUTA

*Gráficos u horarios*

Art. 82. Con objeto de regular debidamente el trabajo de los Interventores sujetos a turno fijo se formarán los correspondientes gráficos de servicio, entregándose un ejemplar a cada agente.

Los servicios de suplencia y reserva no estarán grafiados y se encomendarán al personal más moderno de cada residencia y se dará a conocer a cada agente, por lo menos, cuando finalice su servicio anterior.

El personal que llegue a una residencia trasladado de otra, como consecuencia de la disolución de ésta o por disminución de su plantilla, conservará la antigüedad que tenía en ella; se exceptúa el caso en que tuviera pedida aquella residencia con anterioridad.

Art. 83. De acuerdo con el principio de que la organización del servicio es facultad de la Empresa, la RENFE podrá crear o suprimir las residencias de Interventores que sean necesarias para la mejor realización de aquél.

Cuando en la misma población estén previstas diversas re-

sidencias se harán gráficos distintos para cada una de ellas, pero podrán unificarse siempre que tal medida implique reducción de plantilla o esté exigida por la formación de los propios gráficos para facilitar los regresos.

Art. 84. Para la formación de los gráficos se tendrán en cuenta las normas que se establecen en el presente capítulo de Régimen Interior, la naturaleza de los recorridos, el debido aprovechamiento del personal, la posible comodidad de éste y que el turno de cada uno comience y termine en su residencia, procurando, además, dada la especial naturaleza de este cargo, no atribuya al mismo agente idéntico servicio en los mismos días de cada semana.

Art. 85. Establecidos los turnos, se cumplirán con todo rigor y escurpulosidad, sin que puedan alterarse sino en casos excepcionales, que se justificarán ante la Superioridad, la cual exigirá las correspondientes responsabilidades por el quebrantamiento de esta norma. Los cambios que hubiere se notificarán a los interesados al finalizar su trabajo precedente o con la mayor anticipación posible.

Art. 86. La RENFE cuidará de disponer siempre, conforme a los artículos 70 y 74 de la Reglamentación, del personal ha-

(Continuará.)

## II. Autoridades y Personal

### NOMBRAMIENTOS, SITUACIONES E INCIDENCIAS

#### MINISTERIO DE JUSTICIA

*RESOLUCION de la Dirección General de Prisiones por la que se deja sin efecto la de 13 de septiembre de 1961, en lo que se refiere a la promoción de don Enrique Viamonte Villanueva, funcionario del Cuerpo Especial de Prisiones.*

Esta Dirección General ha tenido a bien disponer quede sin efecto la Resolución de este Centro, de fecha 13 de septiembre de 1961, por la que se promovía en corrida de escalas a distintos funcionarios del Cuerpo Especial de Prisiones, en la parte que se refiere a la promoción a Jefe de Negociado de segunda clase, con sueldo anual de 18.240 pesetas, a don Enrique Viamonte Villanueva, volviendo a ocupar el lugar que le corresponde en la escala de Jefes de Negociado de tercera clase.

Lo digo a V. S. para su conocimiento y efectos.

Dios guarde a V. S. muchos años.

Madrid, 28 de mayo de 1962.—El Director general, José María Herreros de Tejada.

Sr. Jefe de la Sección de Personal de este Centro.

#### MINISTERIO DEL EJERCITO

*DECRETO 1349/1962, de 7 de junio, por el que se destina al Estado Mayor Central del Ejército al General de Brigada de Ingenieros don Joaquín González Vidaurreta.*

Vengo en destinar al Estado Mayor Central del Ejército al General de Brigada de Ingenieros don Joaquín González Vidaurreta, cesando en su actual destino.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a siete de junio de mil novecientos sesenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército,  
ANTONIO BARROSO SANCHEZ-GUERRA

*DECRETO 1350/1962, de 7 de junio, por el que se nombra Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles de la Jefatura de Transportes del Ejército al General de Brigada de Ingenieros don Luis Díez-Alegria Gutiérrez*

Vengo en nombrar Jefe del Servicio Militar de Ferrocarriles de la Jefatura de Transportes del Ejército al General de Brigada de Ingenieros don Luis Díez-Alegria Gutiérrez, cesando en su actual destino.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a siete de junio de mil novecientos sesenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército,  
ANTONIO BARROSO SANCHEZ-GUERRA

*DECRETO 1351/1962, de 4 de junio, por el que se dispone que el General de Brigada de Caballería don Luis Ochotorena Sánchez pase a la situación de reserva.*

Vengo en disponer que el General de Brigada de Caballería don Luis Ochotorena Sánchez cese en su destino de a los órdenes del Ministro del Ejército y pase a la situación de reserva por haber cumplido la edad reglamentaria el día de la fecha.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a cuatro de junio de mil novecientos sesenta y dos.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro del Ejército,  
ANTONIO BARROSO SANCHEZ-GUERRA