

Heraldo de Ferrocarriles.

PERIÓDICO QUINCENAL, ÓRGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN:

En toda España **25 céntimos** al mes.
Las suscripciones de provincias han de ser por lo menos de dos meses.
Número suelto: **10 céntimos**.

Madrid, 15 de Septiembre de 1905.

DIRÍJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

No votamos

El eclipse de sol, con sus encantos y sus grandezas, ha ocupado por algún tiempo la atención de los españoles, que corrieron presurosos a presenciar el fenómeno, sin que haya quedado más de aquel ir y venir que los estudios de los sabios que allá en sus observatorios discurrirán y compararán para sacar consecuencias hermosas para la ciencia é ilustrar el caudal de conocimientos astronómicos. Pasó el tiempo, y con él aquel memorable suceso, y vino á distraer á este pueblo, que acaso por su excesiva nobleza vino á degenerar en una sensible desconfianza, el segundo eclipse, el de las Cortes, que mueren y vuelven á nacer. La Naturaleza, menos pródiga, nos ofrece espectáculo tan maravilloso muy de tarde en tarde; pero, en cambio, nuestros partidos, y en su representación nuestros Gobiernos, no dejan pasar mucho tiempo sin que podamos admirar la conveniencia y utilidad de un sufragio que de todo es menos sufragio. Verificáronse las elecciones; como siempre, triunfaron los candidatos del Gobierno; protestaron los contrarios; dijese que aquí y allá las actas eran nulas; hablaron unos de sinceridad electoral, negaron aquéllos que hubiera existido; hubo sus correspondientes estacazos á pesar de que el voto es libre y cada ciudadano puede elegir entre los candidatos al que mejor le plazca; y después de esto, después de repetirse la eterna cantinela, nos encontramos con nuevos representantes de la nación, que dijeron se ocuparían de todos nuestros males, de todas las clases sociales, de todas las desgracias de la Patria, y que prometieron tanto más cuanto era más difícil la consecución del acta.

Estamos, pues, como siempre, y para no distinguir éstas de las otras elecciones sucedió que la mayoría de los españoles se abstuvieron de votar á pesar de presentarse candidatos de todos los matices; y esto, sin duda alguna, obedece á la *confianza que el pueblo español tiene en los diputados y sus Cortes*.

Y se explica; vimos unas y otras legislaturas pasar por alto lo que afectaba á la vida del proletariado español; vimos con el natural disgusto que mientras en Andalucía tenían que quitar lo ajeno para no morir de hambre y en el resto de España sucedía lo propio, nuestros Gobiernos declaraban sesión permanente en el Congreso por causas que no eran el abaratamiento de la vida; y por si todo esto no bastaba, escuchamos mil y mil promesas á cada nuevas elecciones; promesas incumplidas, ofertas que no ocuparon un momento la atención de los señores que en el Congreso encarnan la representación de la patria española. ¿Qué de extraño tiene que en este país se hayan negado á dar su voto la mayoría de los españoles que á él tienen derecho? Pues qué, ¿harían otra cosa los demás? No exige la nación á sus diputados que obtengan beneficios ni gangas; pero piden que se ocupen de sus necesidades, que no los abandonen, y que cuando ocupen los escaños para el pueblo y por el pueblo ganados, respondan á la obligación que contrajeron cuando en los mitines y en sus programas dijeron ocuparse de las calamidades de sus representados. Como parte del pueblo español y como clase numerosísima tiene derecho y obligación á explicar su conducta en asunto de tanta monta el HERALDO DE FERROCARRILES, y en esto como en todo, ha de hablar con esa franqueza que le es característica. Fuimos también de los que nos abstuvimos de votar, y en su consecuencia no habíamos de aconse-

jar á nuestros compañeros que dieran su voto á este ni á otro candidato. Como tal HERALDO DE FERROCARRILES, no pertenecemos á partido político alguno; nos son igual los radicales que los conservadores, los socialistas que los integristas, y el que tome á su cargo la causa de los ferroviarios; el que levante su voz y diga lo que somos y cómo vivimos; el que le diga á las Cortes lo ignominioso del impuesto de utilidades que venimos pagando; en una palabra, el que haga lo que pueda (porque á nadie le pedimos más de lo que puede hacer), ese será el que se lleve los votos de los ferroviarios de España, ese el que representará á esta clase tan pobre y tan digna, y entonces no dudaremos en decir á nuestros compañeros: «Votar, y votar por ese, llámese liberal, carlista, republicano, porque ese que se interesa por nosotros es el que representa nuestro partido.» Esto haríamos nosotros; pero entretanto se nos prometa lo que no ha de cumplirse, mientras las ofertas queden en palabras huecas más ó menos bien dichas, estaremos en nuestro sitio sin humillarnos á nadie, porque entendemos que no hemos de ir á buscar consuelo á males que podemos nosotros muy bien remediarlos y evitar lo que tantas veces hemos lamentado y repetido. Fuí á la calle y me afrenté y vine á mi casa y me remedí.

Si son muchas las veces que con una humildad asombrosa nos hemos acercado á éste y al otro personaje á pedirle amparo, y muchas las que hemos visto la frialdad, el poco interés que les inspirábamos. No queremos, pues, más favores; no somos una clase tan pequeña que hayamos de ir suplicando mercedes; pero somos agradecidos y sabremos recompensar con creces lo que haga por nosotros cualquiera.

Continúen, pues, eclipsándose las legislaturas para volver á salir otra vez; succédanse enhorabuena los diputados; vayan al Congreso á ocupar sus escaños, que nosotros, que somos una parte del pueblo español, esperamos las obras, esperamos ver si los nuevos diputados traen entre sus proyectos algo que sea digno de nuestro aplauso; y si así fuere, allá irá el HERALDO DE FERROCARRILES en la confianza y la seguridad de que todos le han de seguir á prestar su apoyo al que lo pida y lo merezca.

Las mujeres en ferrocarriles.

Casi todas las naciones, teniendo en cuenta que la mujer tiene aptitudes para desempeñar cuantos cargos se le confieran han utilizado sus servicios para los ferrocarriles. En España también se ha generalizado algo ésto, dando ocupación á bastantes mujeres en los ferrocarriles; pero no ha sido, ni mucho menos, en número tan crecido como en Francia, Rusia, Bélgica, etc. Aquellas naciones tienen una multitud de señoritas empleadas, no sólo en trabajos que podríamos llamar propios de su sexo, sino en altos cargos, como sucede en Texas, donde Carlota Haines es directora de una Compañía de ferrocarriles, además desempeñan cargos de importancia como telegrafistas, telefonistas, jefes de escritorio, etc.

Donde en mayor número existen mujeres empleadas en los Caminos de Hierro es en Francia.

Sobre esto publica un importante periódico, bajo la firma de Carmen Burgos de Seguí, algunos datos que á nuestros lectores interesarán seguramente:

«En Suecia fueron admitidas las mujeres por primera vez en la administración de los Caminos de Hierro el año 1860. Una Real orden de 1869 regularizó su situación, quedando convertidos sus destinos en una carrera oficial.

Holanda admitió á las mujeres entre los empleados de las oficinas de sus vías férreas desde el año 1881.

Hungría empleó mujeres en la administración de los Caminos de Hierro desde 1873, generalizándose estos empleos por un reglamento de 1887.

En Bélgica se admitieron las mujeres en el servicio de los Caminos de Hierro en 1884.

En Rusia, después de largas deliberaciones en el Consejo de ministros, un *ukase* del Zar, dado el año 1889, decretó que las mujeres fuesen admitidas á desempeñar los cargos de secretarios y llevar la contabilidad en todas las Administraciones de ferrocarriles. Actualmente hay empleadas 1.227 mujeres.

Austria cuenta con gran número de empleadas en las oficinas de las Compañías ferroviarias *Emperatriz Isabel* y *Emperador Francisco José*; Suiza tiene numerosas empleadas en la Compañía *Departamento Federal de Correos y Caminos de Hierro*; en Alemania son numerosas las mujeres que están ocupadas en estos empleos; en Italia, Dinamarca y las colonias inglesas, se confía desde hace muchos años estos puestos á mujeres.

Los Estados Unidos admitieron por primera vez á las mujeres en los servicios públicos durante la guerra de su independencia. Más tarde, el acta federal del 12 de Julio de 1870 autorizó á los jefes de todos los departamentos para emplear á las mujeres en las mismas condiciones establecidas para los hombres.

Los modelos de locomotoras usadas actualmente para franquear las montañas del *Sud Pacific*, han sido dibujados por una joven ingeniera. Al Oeste de Virginia, sobre el Baltimore Ohio Railroad, un tren es conducido por una mecánica, Miss Ida Hewitt, que desempeña admirablemente sus funciones.

Una cosa parecida podía hacerse en España, pues á más de ponernos á la altura de naciones que brillan por su progreso, podría darse trabajo á mujeres que tienen conocimientos y condiciones inmejorables, siendo preferidas siempre, como es lógico, las de las familias de agentes, y entre éstas, aquéllas que por fallecimiento del marido, hijo, hermano, etc., se encuentran desvalidas, con lo cual podrían las Empresas amparar (sin perjudicar sus legítimos intereses) á las desvalidas de la suerte.

C.

RECTIFICACIÓN

En nuestro artículo «A los señores Directores», publicado en el número anterior, come-

Compañía de los ferrocarriles de M. Z. A.

Kilómetros.....	Para familias de agentes de Compañías extrañas.				Kilómetros.....	Para familias de agentes de esa Compañía y agentes extraños.			
	Participes.	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.		Participes.	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
1	Compañía.....	0,055	0,040775	0,025475	1	Compañía.....	0,0275	0,0203875	0,0127375
	Tesoro.....	0,0055	0,0040775	0,0025475		Tesoro.....	0,00275	0,00203875	0,00127375
	TOTAL.....	0,0605	0,0448525	0,0280225		TOTAL.....	0,03025	0,02242625	0,01401125

Compañía de los ferrocarriles de M. C. P. y O.

Kilómetros.....	Para familias de agentes de compañías extrañas.				Kilómetros.....	Para familias de agentes de esa compañía y agentes extraños.			
	Participes.	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.		Participes.	1.ª clase.	2.ª clase.	3.ª clase.
1	Compañía.....	0,055	0,03875	0,0275	1	Compañía.....	0,0275	0,019375	0,01375
	Tesoro.....	0,0055	0,003875	0,00275		Tesoro.....	0,00275	0,0019375	0,001375
	TOTAL.....	0,0605	0,042625	0,03025		TOTAL.....	0,03025	0,0213125	0,015125

P.

Vivir de milagro.

La prensa de gran circulación, á la que con severo juicio llamó un gobernante español caticato de publicidad, se ha ocupado de todas las clases sociales, relatando su forma de vida, la inversión de su jornal, deduciendo como consecuencia de todo, la carestía de las subsistencias, la imposibilidad de la vida en Madrid. Pero en ese estudio, que fuimos siguiendo y admirando, no tuvimos cabida los empleados de ferrocarriles, en atención, sin duda, á que nosotros formamos en la sociedad un núcleo que tiene infinidad de ramas, y en su consecuencia, se encuentra cada una de estas ramas en condiciones distintas. Nosotros perdonamos este olvido y hasta lo disculpamos. Queríamos tener un periódico como primera medida, precisamente para no pordiosear favores y ocuparnos nosotros de lo que nos atañe é interés y en esto nuestro único sentimiento es que no podamos dar á la luz pública este periódico tantas cuantas veces quisiéramos. Todo se andará. Vamos, pues, á estudiar, aunque brevemente, la vida del ferroviario.

Distintos son los órdenes en que se halla dividido el servicio de ferrocarriles, como explotación, oficinas, movimiento, talleres y vía y obras. No vamos á hacer ahora una clasificación general, y sí á tomar como base los tres primeramente citados, y de éstos á sacar para hacer nuestro estudio aquella parte que mejores sueldos tenga. Todos decimos que del personal perteneciente á explotación, movimiento y oficinas, los que en mejor situación económica se encuentran son (dado también que tienen mayor número de responsabilidades), los llamados revisores en unas Compañías é interventores en ruta en otras incluidos en la clasificación de oficinas, puesto que forman parte de los servicios de intervención. Sirvannos estos de base. Tienen estos agentes tres sueldos, mejor dicho, cobran de tres nóminas: por una, el sueldo; otra, los llamados gastos de viaje, y otra, el premio ó prima que por lo recaudado en ruta les corresponde. No queremos exagerar al consignar sus gastos y obligaciones.

Pongamos el ejemplo en un individuo cuya familia sea matrimonio y dos hijos, caso el más corriente, y no consideremos en este estudio que siempre en las familias suele haber alguna carga más de algún suegro que va á endulzar la vida, alguna hermana, etc., etc. Vamos por lo que respecta á los ingresos á ver el sueldo diario de uno de estos agentes, deduciendo, como es natural, lo que perciben por gastos de viaje, puesto que no tendrán que esforzarse mucho para invertir la suma, que viene á oscilar en 50 ó 60 pesetas.

Concedámosles un sueldo equivalente á pesetas diarias..... 4,00
Demos por sentado que el premio ó prima ascienda á pesetas diarias..... 2,00
encontrándonos con un diario total de... 6,00
que con los descuentos que por diferentes conceptos se hacen en todas las Compañías, queda reducido á..... 5,80
Vamos á distribuir estos ingresos, procurando hacerlo con la mayor economía.

Casa.....	1,00
Pan.....	1,00
Patatas.....	0,20
Carne.....	0,90
Tocino.....	0,20
Sopa.....	0,10
Garbanzos.....	0,15
Aceite.....	0,25
Café.....	0,20
Azúcar.....	0,25
Leche.....	0,10
Carbón.....	0,20
Luz y fósforos.....	0,20
Sal y otras especias.....	0,05
Jabón, lavado y planchado.....	0,15
Calzado.....	0,20
Ropa de calle.....	0,35
Uniforme y gorra.....	0,30

TOTAL..... 5,80

Tenemos un gasto igual al ingreso, pero á buen seguro que no nos pondrían muy buena cara las esposas de los interesados si leyeran nuestras cuentas. Digamos ahora si ellas no han de hacer equilibrios y saber matemáticas para atender á las mil necesidades que no figuran porque no dan para ello las 5,80. Como podrá verse en lo que respecta á la casa, no podría reunir condiciones muy higiénicas un cuarto de 30 pesetas mensuales. Pasando á los comestibles, nos encontramos que en esas casas falta el vino y el postre, quedando reducido el alimento á un escaso café con unas gotas de leche para desayuno ó á un modestísimo cocido para la comida y una cena de patatas con carne por la noche, con cuyo alimento no podrá él resistir muchos fríos y no podrían criarse los hijos muy robustos, y esto ha de ser diario, porque como la esposa se salga de este reparto, se encontrará con que no le alcanza el presupuesto, y no hablemos de luz para la cual tiene 20 céntimos.

Veamos el presupuesto que le queda para ropa de calle. Con arreglo á los 0,35 que consignamos, tendrá al año un total de 126 pesetas con 35 céntimos. ¿Qué ropa podrá usar ese matrimonio y qué galas podrán llevar los dos niños que completan la familia, cuando un mal traje cuesta hoy más de 75 pesetas? Y si ajustamos cuentas de lo que hemos presupuestado para uniforme y gorra, nos encontraremos con que los 0,30 diarios nos arrojan un total de 108,30, del que han de comprar gorras, pelizos

y mantas de viaje, más los uniformes que en algunas Compañías tienen que usar, y digamos si es posible esto.

Y no hablemos de los 0,15 que para lavado y planchado hemos puesto, pues sabido es el gasto que este extremo representa en la clase á que nos venimos refiriendo. Pero distribuida esta cantidad, podrá decirse que esas necesidades pueden atenderse aunque sea con escasez. Supongamos que nos conformamos; pero y las enfermedades y los gastos de correspondencia, tinta, hilo, cintas, botones, plumas, mueblaje, útiles de cocina, etc.? Además, ¿estos agentes no han de fumar, no han de educar á sus hijos, á menos que los manden á los deficientísimos colegios municipales, han de estar completamente retraídos del mundo, de la sociedad, han de tener una salud á prueba de bomba, no han de alternar en ninguna parte, y no han de permitirse el lujo de tomar un café si una noche de invierno quieren hacer algo de guerra al frío? Y conste que nos estamos refiriendo á los agentes de quienes se dice que mejor están, y téngase en cuenta también que á la familia de estos *afortunados* la consideramos de matrimonio y dos hijos como decimos anteriormente y este caso es poco frecuente, además hemos puesto el tipo de 1.500 pesetas de sueldo, siendo así que muchos no las tienen.

Y si esto sucede á los que por ser mayor su exposición y sus obligaciones ganan más, ¿qué sucederá á aquellos que perteneciendo á oficinas, explotación y movimiento, tienen 20, 15, y 12 duros de sueldo? Si aquellos no pueden poner en su mesa más que un modesto cocido, estos otros tendrán que suprimir el tocino, ó si quieren comerlo tendrán que dirigirse al usurero, quien se encargará de darle pan un año á cambio de quitárselo en diez.

Digamos ahora los rotativos, si no es para nosotros problema y no pequeño el de las subsistencias. ¡Y luego dirán que en pleno siglo XX no se obran milagros!

C.

Víctimas de la usura.

El dios del Destino, el dios más poderoso de todos los salidos del caos, y la Necesidad, su principal ministro, continúan ejerciendo soberano imperio sobre todo lo creado como si su libre albedrío fuese obra exclusiva de los hombres.

El dios del Destino no hizo dimisión de su alto cargo y sigue ejercitando su autoridad á ciencia y paciencia de las infelices criaturas que, humildemente y por fuerza, se ven obligadas á respetar y cumplir sus fallos, sin pretextos ni excusas de ninguna clase.

Debiera por lo menos ejercer por igual su poderío, pero puede observarse que se enseña más y más allí donde los elementos de guerra son más escasos, y donde las municiones de combate no reúnen condiciones de seguridad de ninguna clase.

Por esto, sin duda, son los hogares pobres el punto blanco de sus miras, donde con más impiedad y mayor fuerza envía sus certeros disparos; más aún, cuando la humana naturaleza se halla plagada de sus furores, á mí no han de ocuparme en el presente artículo más que las calamidades y tristezas que á cientos de queridos compañeros míos, abruman en los actuales momentos.

Contrista el ánimo y causa verdadera pena tener que hablar de la horrible y desesperante situación por que atraviesan, y produce verdadero escalofrío pensar en las amarguras de hoy y en las tristezas que mañana les aguardan.

Se dice que los empleados de algunas Compañías que tienen retenidos sus haberes, van á ser castigados cual si hubieran cometido severísimas faltas de disciplina ó hubiesen faltado abiertamente al cumplimiento de su deber, con la expulsión de las mismas, si en plazo breve no levantan semejantes retenciones.

Yo he oído la noticia y no he querido creerla. No puedo imaginar que de pechos encargados de amamantar las ilusiones y las esperanzas de los que trabajan al amparo de sus protectores, pueda brotar el veneno material encargado de destruir la vida de sus protegidos y con ella la de sus familias respectivas.

La triste situación por que atraviesan su merge el espíritu; el estado ruinoso en que se encuentran refuerza el valor de mi plegaria, y la carencia absoluta de recursos con que poder revocar su deplorable y triste estado, me obligan á dirigir un ruego en nombre propio y una súplica en favor de aquellos á quienes no quedaría otro consuelo ni otra esperanza que la de la desolación y la muerte.

A los señores directores, que son los únicos que pueden interceder en favor suyo; que son los únicos que pueden endulzar un tanto las escabrosidades y asperezas de su amarga vida, me dirijo, en la seguridad de que mis súplicas y mis ruegos no han de caer en el mayor de los olvidos ó en la mayor de las indiferencias.

Humildes hijos del deber, sin más amparo que el escaso sueldo que su honrado trabajo les proporciona, agobiados por las infinitas contrariedades con que la adversidad tuvo á bien un día saludarles en hora horrible y fatal; desprovistos de todo elemento para combatir los gastos extraordinarios que la desgracia lleva consigo; exentos de jugo y aislados de toda protección humana, fueron á caer entre las garras del representante del segundo pecado capital que es el que más directamente se opone al Evangelio, minando su divina base, ó sea, la caridad para con el prójimo.

¡Cuántas lágrimas, cuántos temores y cuántos medios habrán intentado realizar antes de recurrir á tan segura perdición!

La usura. Esa enfermedad universal, verdadero azote y verdadera plaga de la humanidad entera, ha invadido también cientos de hogares de empleados de ferrocarriles que á estas horas pugnan por verse libres de la odiosa red en que por necesidad cayeron, y de la cual estarían alejados si medidas oportunas ó fondos destinados al socorro de calamidades, se hubiesen encargado de remediar las exigentes necesidades del momento, origen de un mal tan incurable.

¿No podrían las Compañías interponerse en favor de tanto abandonado de la suerte? ¿No habría un medio de cortar tan aborrecible y escandaloso comercio? ¿No podrían negarse á facilitar armas á semejante enemigo, con lo cual aparecería seguramente la base de la nueva y deseada regeneración de esta laboriosa y honrada clase trabajadora?

La angustiosa y deplorable situación de estos empleados, exige la misericordia, el perdón y el apoyo de sus dignos directores; de ellos esperan beneficios en vez de mayores tristezas, y presurosos irán á cobijarse bajo el manto protector con que ellos pueden cubrirlos.

Los ruidos producidos por sus lamentos llegan hasta mí en forma de verdadera tromba; el temor de perder los puestos que hoy ocupan por no poder levantar las retenciones que les agobian y la perspectiva, si tal sucediera, que á sus ojos se presenta, obligan á todo el mundo á interceder en su obsequio y librarlos, si es posible, de la pesada carga que sobre sus hombros llevan.

Las causas originarias de su ruina son ya harto conocidas: la escasez de los sueldos, la carestía de las subsistencias, y sobre todo, la implacable adversidad que con mano dura é inflexible les ha castigado.

Si el escaso jornal ó sueldo de que disponen les falta, ¿qué será de ellos? ¿Quién será el responsable de tantas y tan amargas situaciones? ¿Quién será el bravo que ante los quejidos de angustia de cientos de familias cierre los ojos y tapone los oídos? ¿Quién podrá dejar de escuchar el siniestro lamento de un padre, los desesperados sollozos de una madre y los débiles quejidos de sus pequeñuelos?

¿Quién será capaz de negar el albergue y pan á esas familias desvalidas? ¿Quién el que mal impresionado procure por aumentar la desesperación de quien á las puertas del abismo se encuentra? ¿Quién el que no se apiada de la desgracia? ¿Quién el que puede llegar á recrearse con el dolor y el sufrimiento de su semejante?

Si las economías fuesen la causa para amortizar algunas plazas, agüárdese á que otras desgracias mayores se encarguen de ocasionarlas y amortícense después en buen hora; pero no, nunca, jamás, á costa de los gritos del dolor y de los extremos de la desesperación.

Mis compañeros producen el ruido, yo soy el eco, las columnas de este HERALDO son la resonancia de sus lamentos, las cuales se encargarán de transportar estas súplicas á los oídos de tan queridos directores, á fin de que todos puedan derramar sobre los que bien lo necesitan, la gracia de sus concesiones, devolviendo la tranquilidad á los hogares que, envueltos en siniestras sombras, amenazan derrumbarse, si manos cariñosas y caritativas no vienen en auxilio de sus desgracias, y en son de guerra contra el avaro invasor que tantas calamidades está proporcionando.

AURELIO CANUDO.

NOTICIAS VARIAS

En los 14 kilómetros que median entre las estaciones de Madrid, Atocha y Jetafe se ha inaugurado la doble vía. Esta es una reforma que facilitará el tráfico, sobre todo, entre Madrid y Villaverde.

Rogamos á todos nuestros queridos suscriptores nos den cuenta de los cambios de domicilio, residencia, etc., y manifiesten á esta Administración cuantas faltas observen en el envío de periódicos, debiendo significarles que muchos boletines de suscripción no han llegado á nuestras manos, por lo cual les suplicamos los hagan de nuevo.

Continúa alcanzando gran renombre la acreditadísima fábrica de gorras de los hijos de Rubio, Jacometrezo, 50. Recomendamos la citada casa por su prontitud, esmero y economía.

Nuestro querido colega la *Gaceta de los Caminos de Hierro* da cuenta de haberse puesto á la venta el tomo XIII, ó sea el correspondiente á 1905, del *Anuario de ferrocarriles y tranvías*, de D. Enrique de La Torre.

Nos han visitado los colegas *El Eco Complutense* y *El Criterio Católico*, con los cuales queda establecido el cambio, correspondiendo así á su visita.

Se dice, no sabemos con qué fundamento, que la Compañía del Norte va á conceder un aumento sobre la prima cobrada este año, que alcanzó sólo el 12,38, completándola al igual tipo de años anteriores.

Excusado es decir el júbilo que tales rumores producen en nuestros compañeros del Norte.

Son varias las quejas que recibimos de nues

tros suscriptores de provincias por no recibir el periódico, que se remite escrupulosamente por esta Administración.

Trasladamos la queja al Sr. Director general de Comunicaciones, á la que unimos nuestro ruego, esperando remediará esta falta de celo que perjudica nuestros legítimos intereses.

Haciéndonos eco de lo que por escrito nos manifiestan algunos factores de la Compañía M. Z. A., hemos de llamar la atención sobre la anomalía que se observa en los distintivos que usan aquellos funcionarios cuyos distintivos son iguales para las tres clases de factores, 1.ª, 2.ª y 3.ª, siendo así que deben ser tres palmas blancas en cada lado de la gorra para los de 3.ª, cuatro para los de 2.ª y cinco para los de 1.ª. Tan debe ser así, que al pasar á factor principal ya llevan siete palmas, notándose con lo que hoy ocurre, que de tres palmas que llevan indebidamente los factores de 1.ª, pasan á siete que llevan los factores principales.

Desde el número próximo abriremos una sección que se titulará *Buzón administrativo*, y en la cual contestaremos á las cartas que se reciban en estas oficinas.

Como podrán haber observado nuestros lectores, desde el número pasado suprimimos el itinerario de los trenes. Esta medida, que ha gravado nuestros intereses, la hemos implantado á fin de poder dedicar más espacio al texto.

Hemos recibido dos boletines de suscripción, uno de D. Francisco López, de la Compañía del Norte, y otro de D. Vicente Bayo, de Madrid, Zaragoza y Alicante, á cuyos señores no podemos servir el periódico por no indicarnos en los citados boletines las estaciones en que prestan sus servicios. Rogamos nos indiquen esto, de suma necesidad para poder servirles la suscripción.

Ponemos en conocimiento de nuestros compañeros, que las oficinas de este periódico se trasladaron á la calle de la Madera Alta, 22, principal izquierda.

En vísperas de elecciones.

En el *Diario del Comercio*, de Tarragona, del 27 del pasado, leemos con gusto un artículo en defensa de nuestra numerosa clase. Manifiestan dicho periódico el interés que inspira esta clase á los candidatos adictos para diputados á Cortes por aquella provincia.

Hágase el milagro, hágalo el diablo; pero, ¿qué garantías nos ofrecen las dignas personalidades que aspiran á la diputación? Decimos esto, porque políticamente, todos son los mismos para nosotros, y será mejor aquel que haga algo por nuestra clase, pues desgraciadamente, en este país, se ha perdido la fe en los políticos. Sigán, sigan por ese camino los nuevos candidatos, á cuyo frente se halla D. Juan Cañellas, y no dude que si ahora no encuentra todo el apoyo que quisiera del personal, por justificadas suspicacias en vísperas de elecciones, ocasión llegará en que á la vista de los hechos llevase una nutrida votación de la numerosa clase que representamos, á cuyo frente figuraría este periódico. Tomemos la palabra el *Diario del Comercio*, de Tarragona, y nunca es tarde si la dicha es buena.

Dos palabras más sobre el escalafón.

Dió origen á varias discusiones el artículo titulado «Una opinión», que apareció en el número anterior de este periódico; cual consideraba fácil la implantación del escalafón y entendía que las Empresas no sólo no habían de oponerse, sino que lo verían con gusto, en atención á ser ellas las primeras interesadas; otro que opinaba de modo contrario, fundándose en que así viene sucediendo, y cuando no se ha reformado, es porque no está en el ánimo de los que nos dirigen llevar á cabo tal medida; algunos veían los inconvenientes en el espíritu individualista que domina hoy en todos los órdenes de la vida, por el cual no hallaríamos la unión debida, y menos en aquellos individuos bien hallados en la situación actual, que, favorecidos por el sistema que rige y deponiendo toda clase de consideraciones, confían á sus trabajos de zapa la mejora en sus cargos, aun á trueque de escalar las alturas por caminos tortuosos y, si necesario fuera, sirviéndose de sus compañeros para amasarse el pedestal, acaparando todos los sueldos y venajías; por fin, cada uno dió su opinión en asunto de tan trascendente importancia y de tan vital interés para el personal de ferrocarriles.

Yo, en virtud del llamamiento hecho por el periódico, no he dudado en acercarme á dar mi juicio, pobre desde luego, pero al fin de algo ha de servir el adagio que «el que hace lo que puede no está obligado á más».

Las razones que mi compañero C. Seoane alegaba para demostrar la facilidad de formación del escalafón, son indudablemente argumentos de tal calidad, que llegan á la categoría de indestructibles; pero acaso por no hacer más largo su artículo, callóse la principal razón (si razón puede llamarse) en que se fundan los que consideran poco menos que imposible tal reforma. Dicen que la distinta clasificación en que nos hallamos divididos ofrecería tal género de dificultades, que serían imposibles de ven-

cer. No he de negar yo que los destinos de ferrocarril son de variada índole y de opuestos géneros, como sucede con los servicios de movimiento y explotación, y entre éstos y oficinas, pero ¿es que esto puede ser ni causa remota para que no se lleve a cabo tal implantación? Nunca; podrá ofrecer alguna dificultad; podrá, á no dudar, presentar algún obstáculo, siempre pequeño cuando se trata de medida que en tanto nos puede favorecer y que tan alto ha de poner al Cuerpo de empleados de ferrocarriles.

Y el escalafón sobre el sistema actual tiene una no pequeña ventaja por lo que respecta á la marcha de trabajos en las Compañías, y no hace mucho se me quejaba persona que ejerce elevado cargo en una Empresa. Decía que hoy las Empresas, aunque tienen mucho personal, en realidad tienen poco, y fundamentaba este principio en que, examinando á los aspirantes á ingreso en los ferrocarriles y destinándolos desde luego á desempeñar tal ó cual cargo, sucedía que en la infinidad de los casos este agente solía morir á los cincuenta ó sesenta años sin conocer más que aquella clase de trabajo, y esto—continuaba diciendo—perjudica notablemente los servicios, pues mientras que individuos prácticos en contabilidad están dedicados á llevar correspondencia, otros de escasos conocimientos matemáticos tienen que ser contables, siempre á costa del compañero A ó B, que es el que lleva la carga del trabajo. «Créame usted—decía mi interlocutor—, las Empresas ganarían mucho si se formase un Cuerpo en el que se pudiera ingresar por oposición y llegarán á conocer todos los trabajos. Además, no puede negarse que hay empleados, y muchos estudiosos y trabajadores, los cuales no pueden moverse de la reducida esfera en que se mueven desde que entraron al servicio de ferrocarriles.

Esto se evitaría con un escalafón (que en sus principios, ó mejor dicho, para su formación, ofrecería algunos inconvenientes), pues de este modo los agentes podrían, á su ascenso por turno, pasar á ocupar la plaza donde hubieran vacado, y de esta forma ir conociendo los muchos y complicadísimos trabajos que existen, aunque otra cosa creen muchos, y para demostrar su creencia, dicen, muy poseídos de razón, que el trabajo lo hace cualquiera; efectivamente, en la forma que hoy sucede, en que se da el caso que hay empleado á quien, de tanto dar vueltas sobre el mismo trabajo, llega momento en que se le olvida. Esto, que reportaría gran ventaja á los interesados, sería muy conveniente para las Empresas, las cuales en todo momento tendrían hombres prácticos y conocedores de los distintos sistemas de trabajo, porque hay que reconocer que no es el número el que más hace, sino el que aquéllos estén bien impuestos en sus obligaciones y tengan conocimientos abundantes en lo concerniente á sus deberes.»

Efectivamente, tenía razón al hablarme así la persona á quien me vengo refiriendo, gran conocedor de asuntos ferroviarios.

Puede formarse este escalafón con buena voluntad, poniendo en ello todas nuestras ma-

nos, es decir, dando nuestro juicio y opinión que vendrá á completar el estudio y plan que sobre este extremo tenga el HERALDO DE FERROCARRILES. Bastantes y muy poderosas razones aducía nuestro compañero en el número anterior, y nada más he de decir yo por mi parte, sino que lo que requiere semejante empresa, es que no desmayemos; el trabajo es impropio, y por ser mucho y arduo requiere que cada cual preste la ayuda moral y material que se solicita, que con nuestro esfuerzo podemos llegar al logro de aspiraciones tan justas, siempre sujetas al respeto y equidad con que camina el HERALDO DE FERROCARRILES.

L. LÓPEZ.

CRONICA

De pie sobre la plataforma, con la mano puesta en el regulador y la vista fija en el cumplimiento de su obligación, marcha el maquinista, ajeno á que su vida se halla en inminente peligro.

Encadenado toda su vida sobre aquella mole de hierro, como la ostra en la roca, dijérase que había venido al mundo para vivir lejos de las grandes ciudades y más lejos aún de las caricias de su hogar. Para él era la vida su máquina, especie de prolongación de su ser; acostumbrado á la lucha, desconocía por completo el mundo, no conociendo otra cosa que aquel largo túnel, estrecho como un ataúd y obscuro como una noche de tormenta, iluminado muchas veces por los fulgores rojos que al cargar la caldera ésta despedía por su insaciable boca.

El jefe de la estación acaba de ordenar su partida, y el maquinista, obedeciendo sus órdenes, hace sonar el silbato de la locomotora, y pone su tren en marcha.

De la estación inmediata acaba de salir otro tren; quizás el jefe de la misma, rendido por la fatiga de un servicio tan penoso, ha olvidado su obligación, y ambos trenes caminan culebreando á la estación de la eternidad.

Los dos trenes avanzan con vertiginosa rapidez, y no ven, ciegos en su loca y dantesca carrera, que á pocos metros de distancia les espera la muerte; nada les detiene; por fin, se divisan; las locomotoras silban desenfrenada y estrepitosamente, como postrer quejido del que va á perecer; los maquinistas aprietan los frenos y dan contrapunto; pero todo es inútil, la catástrofe es inevitable, las locomotoras se precipitan una sobre otra con inmenso crujido, con hercúleo abrazo de dos rivales que ansían

destruirse, con estertores de condenado, y lo que momentos antes era alegría, sólo es ahora un montón inmenso de informes ruinas amasadas con sangre, en espera de auxilio.

El sitio de la catástrofe no puede ser peor, y allí se encuentran detenidos en confuso desorden por la impacable mano del destino, lejos de donde puedan socorrerlos.

Por todas partes la angustia, el horror y la desesperación se pintan en muchos semblantes, y en los demás el desaliento y la muerte.

Cinco horas después de la catástrofe, reciben el primer auxilio; los primeros cuidados son para los viajeros, y nadie, en su ciega y humanitaria tarea, se fija en los cuerpos rígidos, destrozados y ensangrentados de los maquinistas que yacen tendidos sobre la cuneta de la vía, lanzados al sueño de la eternidad.

ANTONIO CASTRO.

Algo sobre el capital y el trabajo.

II

Utilidad.—Capital social.—Trabajo.—Sus notas esenciales.

En nuestro artículo anterior expusimos que el fin de toda Empresa es la *utilidad*, y concluimos afirmando que entre ésta, propiamente dicha, y el *utilitarismo* existe notable diferencia.

En efecto, llamamos utilidad, en este caso concreto, al beneficio ó ganancia que se obtiene en una empresa ó negocio. Mas considerada en abstracto es una cualidad que conviene ó se aplica á todas aquellas cosas que no conteniendo en sí razón alguna para ser deseadas, las deseamos sólo en cuanto nos sirven para alcanzar otras. Así es el dinero, cuya posesión deseamos no por sí mismo, sino en cuanto nos sirve para proporcionarnos por medio del cambio los objetos para nuestra subsistencia, para nuestras necesidades, para nuestros gozos, y aun para nuestros vicios. Y si lo que apetece-mos ha de ser regulado por algo, este algo será el fin principal á que se destine, cual es la conservación y perfección de la vida. Por tanto, todo lo que tienda directa ó indirectamente á destruirla debe separarse de la norma que se trace cada colectividad ó individuo.

Depende la entidad Empresa de la coexistencia de sus dos elementos, capital y trabajo perfectamente unidos; por consiguiente, podremos decir: la *utilidad* no es objeto del capital sólo, ni del trabajo sólo, sino de ambos.

Ahora bien. Siendo dicha entidad un compuesto que resulta de la combinación del capital y del trabajo, ¿en qué proporción entra cada una de estas partes? Fijando esta propor-

ción tendremos la medida de lo justo en el reparto de la *utilidad*.

Para ello es preciso analizar aquellas partes, desentrañando el valor y propiedades de cada una.

El *capital social*, atendiendo á su origen y formación, es un compuesto ó reunión de capitales individuales, cuyos poseedores entregaron su dinero. A este simple acto, hablando sintéticamente y con propiedad, queda reducida toda la gestión del capitalista por lo que respecta á la Empresa.

El *trabajo*, en cambio, hasta en la misma formación del *capital social* le tenemos actuando; más aún, mucho antes de la formación ya está elaborando en los preliminares necesarios para la constitución de la empresa. De donde resulta que el capital individual podemos concebirlo como el principio pasivo de aquélla, que nada es si no le reduce en *capital social* el *trabajo*. Este es el que le da forma de capital social, transformándolo después en edificios, máquinas, etc., etc. Luego el capital social nace como engendrado por el trabajo.

Sólo la actividad es capaz de producir. Ella reside por entero en el trabajo; luego éste es el único que verdaderamente produce, si bien necesita el auxilio del capital. Porque si en orden á una empresa cualquiera particularizá-mos, buscando el sujeto de la actividad, le hallaremos siempre en el obrero, ora intelectual, ora corporal. En el capitalista, por el contrario, encarna en cierto modo la pasividad. Brilla la actividad en todo trabajo: en el consejo, en la dirección, en la administración, en las oficinas, en los talleres, en los campos, en las entrañas de la tierra...

De lo expuesto se deduce la gran importancia que tiene el factor *trabajo* en el producto de la empresa, y cuán injusto es privarle de toda participación en la *utilidad*.

Podrá argüirse que el trabajo percibe su utilidad en forma de sueldos ó jornales. Si alguna vez pudo tener fuerza semejante argumento, en las presentes circunstancias carece de él. Procuraremos demostrarlo.

Tres cosas hay que considerar en el *trabajo* y son como tres notas esenciales de que consta, las cuales conviene distinguir según el orden de sucesión con que se presentan, á saber: *sujeto* que trabaja, *trabajo* propiamente dicho y *fruto* del trabajo, tan enlazadas entre sí que no puede concebirse la una sin las otras. Estudiadas separadamente, vemos que la primera necesita como condición de subsistencia la fuerza, el vigor, la energía. El continuo ejercicio del organismo vivo, es sabido que debilita las fuerzas del cuerpo, haciendo necesaria una reparación continua de ellas por medio del alimento; de lo contrario perece. Este es el objeto del jornal, la mera conservación del *sujeto* que trabaja. Pero los ciudadanos de hoy no son los penistas de la Tesalia, ni los ilotas de Lacedemonia, porque las sociedades modernas no son las sociedades gentiles de la antigüedad en que á los esclavos no se les concedía ningún derecho de los pertenecientes á la dignidad humana.

La segunda nota de las tres que venimos

— 12 —

Art. 39. Si á la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Art. 40. Si en cualquiera de las tres subastas á que se refieren los artículos anteriores se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual dará en garantía el 3 ó el 5 por 100 del valor de las obras que faltasen ejecutar con arreglo á la concesión, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, quedando sujeto á todas las prescripciones y substituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Art. 41. Del importe de las obras rematadas que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior, se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará á quien de derecho corresponda.

Art. 42. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado de las obras para continuarlas, si lo juzgase oportuno, con arreglo á lo prescrito en la ley, sin que el primitivo concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

CAPITULO VI

DE LAS CONDICIONES DE ARTE Á QUE DEBEN AJUSTARSE LAS CONSTRUCCIONES DE FERROCARRILES DE SERVICIO GENERAL

Art. 43. Los ferrocarriles de servicio general se construirán con arreglo á las condiciones siguientes:

1.^a El ancho de la vía ó distancia entre los bordes interiores de las barras carriles, será de un metro 67 centímetros (seis pies castellanos).

2.^a El ancho de la entavía será de un metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanas).

3.^a Las demás dimensiones, así como las otras condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Ministerio de Fomento, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4.^a Los ferrocarriles de servicio general podrán construirse con una ó dos vías ó combinando éstos sistemas.

— 9 —

constituyen el proyecto y acreditar además haber depositado en garantía de sus proposiciones el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

Art. 27. Aprobado el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará á las Cortes el oportuno proyecto de ley con los documentos expresados en el art. 25.

Art. 28. Cuando los particulares ó Compañías pretendan la declaración de servicio público para una línea férrea que intenten construir, dirigirán su solicitud al ministro de Fomento, acompañada de una Memoria y de un plano y perfil general de la línea. Dicho Ministerio, abriendo una información en que se oiga á las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción, así como á las corporaciones y funcionarios que á su juicio puedan ilustrar la materia, y á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, presentará, con el resultado de esta información, el proyecto de ley á las Cortes para que el ferrocarril se incluya en el plan de los de servicio general. Hecha esta declaración, se seguirán los trámites marcados en los artículos del capítulo III para otorgar la concesión, si á ella hubiere lugar.

Art. 29. Cuando se presenten dos ó más peticiones con diferentes proyectos para que un ferrocarril de servicio público se declare de interés general, se abrirá la información de que trata el artículo anterior sobre todos ellos, á fin de que la ley de declaración recaiga en el que más ventajas ofrezca á los intereses generales del país.

CAPITULO IV

DE LOS PRIVILEGIOS Y EXENCIONES GENERALES QUE SE OTORGAN Á LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE FERROCARRILES DE INTERÉS GENERAL

Art. 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferrocarriles y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de represalias, confiscaciones ó embargos por causa de guerra.

Art. 31. Se conceden desde luego á todas las Empresas de ferrocarriles de interés general:

1.^o Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

estudiando, es el *trabajo* propiamente dicho, la cual casi no necesita explicación, porque ¿quién no distingue claramente al artífice y su obra? ¿Al pintor, *sujeto* que trabaja, y al cuadro pintado, *trabajo* propiamente dicho? ¿Al herrero que forja el hierro y la pieza forjada? ¿Al literato que escribe y su obra escrita? Sin embargo, bueno es hacer constar que en el *trabajo*, propiamente dicho, queda algo que es como parte integrante del *sujeto* que trabaja desprendido de su propio ser. El que perfora los montes, el que reviste los túneles, el que labra la piedra, el que bate la argamasa... todos depositan en su obra las gotas de sudor que destilan.

Queda por explicar la tercer nota, ó sea el *fruto* del trabajo. Este es el valor que obtiene la obra ejecutada. Demostrado que el *sujeto* que trabaja sólo ha recibido lo indispensable para reponer su organismo, resta únicamente dilucidar la parte que le corresponde del valor obtenido por su trabajo. Indudablemente que el trabajador no hubiera podido reponer sus fuerzas si el capital no le hubiese facilitado los medios para ello. Estos medios son los sueldos ó jornales. Nosotros vemos en eso una especie de anticipo entregado á buena cuenta ó si se quiere mejor algo análogo á lo que sucede en la sociedad heril cuyos servidores reciben diariamente el jornal en forma de alimento para reponer sus fuerzas. Mas ¿quién no sabe que además del alimento reciben sus salarios como recompensa ó valor del trabajo prestado? Esto presente, decimos por vía de opinión particular, que la *utilidad* debe compararse por igual entre el capital y el trabajo. Reconocemos que se halla aún muy lejano el día en que esto, tomado hoy como sueño ó utopía, se convierta en realidad; pero quizás las conmociones sociales obliguen á adelantarlos. Y dejamos la pluma para otro artículo.

J. ALBALAT.

Muy importante.

Según hemos dicho, las suscripciones de provincias han de ser á lo menos por dos meses, debiendo advertir que las cantidades abonadas en el mes de Agosto, lo son sólo por el citado mes en que la suscripción fué voluntaria, y, por tanto, ahora nos han de enviar el importe á contar de 1.º de Septiembre. Dicho importe lo enviarán en metálico, si para ello se les presenta medio, en libranzas de prensa, y de no encontrarlas, en sellos de 10 ó 15 céntimos, con una nota del nombre del suscriptor.

Imp. de A. Marzo, San Hermenegildo, 32 dup

ANTIGUA BODEGA DE BADIOLA

Vinos puros de mesa.
Rioja y vinagres de vino.
Especialidad en aceites corrientes
y filtrados.

CASA FUNDADA EN 1892
6, Calle de Valverde, núm. 6.
TELEFONO NUMERO 1.156
MADRID

TELESFORO HERNANDEZ

Contratista del vestuario de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte.

1.ª Y 2.ª SECCION

FABRICANTE DE LOS IMPERMEABLES MARCA "EL LEON."

Casa especial en Capas, Gabanes, Pellizas y Chaquetas de piel para Maquinistas y Fogoneros.

MADRID, ATOCHA, 57 Y 59

Valladolid, Calle de Santiago, 5 al 13.

Precios muy reducidos de toda clase de prendas á todos los empleados de ferrocarriles de España.

GRAN FABRICA DE GORRAS DE UNIFORME

DE LOS

HIJOS DE RUBIO

CALLE DE JACOMETREZO, NUMERO 50

MADRID

Primera y única casa en gorras para empleados de ferrocarriles, según de antiguo lo tiene acreditado.

Sin igual en su clase.

Prontitud en el servicio de todos los pedidos.

A fin de que todos nuestros compañeros puedan suscribirse al periódico, hemos dispuesto que á partir del 1.º del corriente sea el precio de suscripción en Madrid y provincias de veinticinco céntimos al mes. Basta llenar el boletín y remitirlo bajo sobre con sello de un cuarto de céntimo á la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, *Madera Alta, 22 principal, izquierda, Madrid.*

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. perteneciente á la Compañía de

..... en calidad de se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por

meses deseando se le sirva el periódico á (1)

(1) Domicilio particular ó dependencia donde presta sus servicios.

Nuestros compañeros pueden entenderse para suscripciones y demás detalles con los señores siguientes:

Intervención y Estadística, Norte, D. León Hernández de León y D. Federico Muñoz.

Reclamaciones, Norte, D. Enrique Gordo y D. Daniel Anguiano.

Oficinas enclavadas en la Estación, Norte, D. Victorio Sacristán.

Estación del Norte, D. Fructuoso Fuentes.

Oficinas de M. Z. A., D. Emilio Garrigós, en Intervención.

Estación de Atocha, G. V., D. Antonio Castro.

Idem id., P. V., D. Cristobal Ricote.

Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael Santos (almacenes).

— 10 —

2.º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutaban los vecinos de los pueblos cuyos términos atravesase la línea, para los dependientes y trabajadores de las Empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3.º La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos á la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, se usará de aquella facultad, dando aviso previo á la autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular ó de las provincias ó Municipios, no se podrá usar de ellos sino después de avenidas las partes, ya sea por mutuo concierto, ya en virtud de la ley de Expropiación forzosa en cuanto á la ocupación temporal se refiere.

4.º La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión, y con arreglo á las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder á otras empresas.

5.º Para las líneas reversibles al Estado, la exención de los derechos de hipoteca devengados ó que se devenguen por las traslaciones de dominio verificadas para la construcción de estas líneas férreas y sus dependencias, en virtud de la ley de Expropiación, así como también las que tengan lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las Compañías particulares.

CAPITULO V

DE LA CADUCIDAD DE LAS CONCESIONES DE FERROCARRILES DE SERVICIO GENERAL

Art. 32. La declaración de caducidad de la concesión de una línea de servicio general, se hará siempre previo expediente instruido según el Reglamento.

Art. 33. Para declarar la caducidad de una concesión, deberá ser oído el Consejo de Estado en pleno.

Art. 34. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad podrá el concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa dentro del término de dos meses, contados desde el día en que se publique en la *Gaceta* oficial.

Si no reclamase dentro de este plazo, se tendrá por consentida la resolución ministerial, y no habrá contra ella recurso alguno.

— 11 —

Art. 35. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario, llevará siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio del Estado.

Art. 36. Las concesiones de ferrocarriles comprendidas en este capítulo, caducarán en cualquiera de los casos siguientes:

1.º Si no se diera principio á las obras ó no se terminaran dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, salvo en los casos de fuerza mayor, declarados tales previo expediente en que se oiga al Consejo de Estado en pleno.

Cuando ocurriera alguno de estos casos, y se justificase debidamente, podrá prorrogar los plazos establecidos el ministro de Fomento por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del señalado en la concesión para ejecutar las obras.

Expirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla.

2.º Si se interrumpiere total ó parcialmente el servicio público de la línea, salvo los casos de fuerza mayor, declarados tales en la forma que se prescribe en el párrafo 1.º de este artículo.

3.º Cuando la Compañía concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa ó judicial, ó bien declarada en quiebra.

Art. 37. En los casos de caducidad por disolución ó quiebra, el ministro de Fomento se incautará de los obras y del material fijo y móvil, encargándose de la explotación por medio de un Consejo que nombrará, dando representación en él á los intereses de los accionistas, obligacionistas y acreedores de la Empresa caducada.

Art. 38. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si se hubiesen ejecutado algunas obras ó todas ellas, se sacarán á subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate.

El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico ó otra clase de valores. La tasación se verificará por los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que el ministro de Fomento designe, y por los peritos nombrados por el concesionario.