

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.

Madrid, 1.º de Octubre de 1905.

DIRIJASE TODA LA CORRESPONDENCIA:

HERALDO DE FERROCARRILES

Madera Alta, 22, pral. izquierda, MADRID

INDIVIDUALISMO

Personalismo, individualismo, egoísmo, son los principales factores con que terminó el siglo XIX y han continuado en el XX. La sociedad empezó á padecer la enfermedad mortal y fueron atacadas todas sus ramas, penetró en todas partes y fué corrompiendo, con una maldita prontitud, todas, absolutamente todas las esferas, todos los órdenes.

Penetró aquí entre nosotros indudablemente porque tuvo más medios, y viósele progresar sin duda porque no la contuvieron virtudes de unos ni de otros, porque no halló á su paso principios y leyes (en los que pudiera contarse el escalafón) que, á modo de dique, diera al traste con esas maquinaciones á que se prestan los enemigos de la caridad y del amor, de la tranquilidad y del compañerismo. Nos vimos con asombrosa rapidez envueltos por un odio individualismo y penetró hasta el fondo de nuestros más escondidos sentimientos ese personalismo que, confundiendo las personas con las cosas, los hombres con las ideas, hizo á éstas culpables de las faltas de sus autores estropeando y pisoteando principios que no se les concedió más valor que el que por sí tenían nombres de Juan ó de Pedro. Hubiéramos dicho desde que circuló la primera locomotora que era indispensable condición de los ferroviarios la de ser individualistas, y no parece sino que la maldición gitana fué de tal índole que ha de cumplirse cual si fuese funesta profecía.

Vinieron hombres probos á redimir á esta desheredada clase, llegaron grandes iniciativas que tomaron inusitado incremento en sus principios y sucediéronse personalismos pobres que hicieron pedazos todas nuestras esperanzas, todas nuestras ilusiones, y no quiere decir esto que no hubiera ocasiones en que aquellas iniciativas fueran ruímente abandonadas por sus fundadores, que no tuvieron presente seguramente que estos caminos están sembrados de espinas, y muy punzantes algunas, que llegan al fondo del corazón y le destrozan.

De todo esto prescindimos nosotros al acometer esta empresa; nos limitamos á imitar al que, viéndolo al naufrago, se arroja al mar, y abrazándose fuertemente á su cuerpo lo lleva á la orilla ó perece con él. Esto hicimos; vimos el estado de postración en que nos encontrábamos, conocimos la triste situación que nos estaba reservada, oímos á las gentes blasfemar contra las empresas y su personal y levantamos la cabeza, nos abrazamos á nuestro proyecto y continuamos aferrados á él sin saber si conseguiremos salvar al naufrago ó morir con él, pero sabiendo, porque está escrito en nuestra conciencia, que nada ha de hacernos retroceder de esta política sensata, prudente, razonada, sujeta á la más exigente lógica, porque este nuestro partido no tiene más que un lema, *razón*. Y porque odiamos los personalismos, porque nos causa repugnancia el individualismo es por lo que huimos de la crítica ridícula y estéril, de la censura inútil que origina odios, que engendra cismas, que nos haría partícipes de todos los males sin ofrecernos ventaja alguna.

Caminamos sujetos á un régimen, atentos á nuestro engrandecimiento y mejoramiento, y creemos que no es el medio más apropiado para conseguirlo el de poner en letras de molde las faltas de unos para compararlas con las virtudes de otros. Eso es demasiado pequeño y no poco cobarde para que ocupe ni una sola línea del HERALDO DE FERROCARRILES. Vinimos con miras más altas, trajimos ideas más elevadas, proyectos más grandes, intenciones más nobles, porque para ocuparnos en desempeñar el papel de acusadores hubiera sido preferible continuar en el silencio, lo contrario hubiera

sido una ridícula comedia, una nueva reproducción del parto de los montes.

Somos, pues, los que vamos en armonía con la sensatez y en pugna con los radicalismos que tenían razón de ser, base propia y fundamento cuando los españoles entendían que los radicalismos no eran palabras huecas, sino obras, cuando se sabía, porque estaba en el ánimo de todos, que llamarse radical era levantar piedras de la calle, formar barricadas y defender á tiros políticas, religiones, principios, ideas. Somos los enemigos del chismorreó; somos, finalmente, los que entendíamos y seguimos entendiendo que debe regenerarse esta clase de la sociedad que se llama ferroviaria.

Ese es nuestro nombre, esos somos nosotros, esas son nuestras ideas; y para defenderlas, para llevarlas á la práctica, para marchar unidos á nuestros principios y en completa armonía con nuestro programa, nos es indiferente llamarnos Antonio ó Roque, ser grandes ó chicos, porque entendemos que las ideas y los hombres son cosas sin relación alguna; que la historia, la filosofía, la ciencia, la inventiva, no está reservada á los que están arriba sino á todos los hombres de buena voluntad.

Basta, ya hemos dicho bastante; para que se nos conozca faltan las obras, que ellas se encargarán de decir más claro quiénes somos y qué queremos, pero conste que somos los que más bien deseamos para la inmensa familia de que formamos parte.

«Cuando no gobierna el Estado con el deber, debe gobernar con el derecho.»

El maquinista no debe ir libremente por donde quiera, sino por el camino derecho que le traza la vía, por el rumbo que le traza el itinerario, más poderoso que su voluntad. Los gobernantes, si no por deber, que es un huésped molesto al que da con repugnancia albergo el interés, por conveniencia al menos tienen que mirar, para no exponerse á un conflicto, los rieles de la vía que traza la sociedad con su derecho á la vida para seguir su camino y ceñirse á sus ondulaciones, como el vestido al cuerpo, ya que el Estado debe ser para la sociedad y no la sociedad para el Estado. Una colectividad fuerte y numerosa como la nuestra podría ser los rieles que trazaran el camino al Gobierno, en especial al ministro de turno en la Hacienda, haciéndole ver lo injusto que es saquear al pobre (que mal puede dar á la sociedad de la que recibe escasamente el alimento) arrebatándole, no las mal llamadas utilidades, sino lo que necesita para su vida, que no debe llamarse utilidad del negocio, lo que es trabajo personal, que viene á ser algo así como lo necesario para reponer la máquina y seguir trabajando: es el alimento que nos dan para poder estar útiles. El organismo del individuo sabido es que consume las fuerzas de la materia haciendo necesaria una continua reparación de aquéllas por medio de la alimentación, de lo contrario, perece. Ese es el objeto del sueldo, toda vez que no tenemos participación en las utilidades, en cuyo caso estaría bien el impuesto. A buen seguro que no tendríamos inconveniente en percibir el importe del sueldo en forma de mercancías, géneros y alquileres que necesitan para vivir nuestras respectivas familias, y que de hecho y en parte así sucede, que las Compañías importantes, más conocedoras que el Estado de las necesidades de los suyos, nos facilitan los economatos en los cuales cobramos el sueldo en forma de especies, de las que no debíamos pagar impuesto alguno. Nuestro sueldo es algo así como sucede en la Sociedad agraria, á cuyos servidores se les da de comer en recompensa á su trabajo.

Para conseguir nuestros fines es necesario pecatarse de la razón y la fuerza del derecho

que nos asiste buscando la unión de todo en un punto dado, ajeno á toda cuestión político-religiosa. Mucho más fácil de hallar aquella unión en el caso presente, en que sólo se pide aumentar las huestes alrededor del periódico que es de todos y para todos, sin el engranaje de juntas, preceptos reglamentarios, requisitos, artículos, presidentes, etc., etc., que hace innecesaria la índole de la unión que todos deseamos para que pueda tener fuerza, autoridad y crédito nuestro periódico y marchar en su camino trazado, ya que los que llevan el peso de la cruz no pueden ser otra cosa que el fogonero que tiene encendido el fuego en el hogar de la máquina que ha de hacer andar el tren esperando sólo el combustible para conseguirlo, de cuya importancia dependerá la velocidad.

Y más eficaz sería nuestra unión, porque constituiríamos casi una excepción en la sociedad actual, fraccionada y subdividida por antagonismos irreductibles, elementos antitéticos, unidades morales rotas, átomos dispersos en infecundo polvo de estéril desierto, cuya situación podríamos aprovechar hasta para inspirar el miedo que es elemento de gobierno para el que sabe inspirarlo y que se cotiza muy alto en los actuales tiempos, pudiendo llegar á ser mimados por elementos políticos, siquiera por el interés de que les amasáramos el pedestal, influyendo con ello en las leyes y Gobierno desde fuera con el derecho, á los que desde dentro no supieron gobernar con el deber.

Decía el célebre matemático siracusano: «Dadme un punto de apoyo y moveré el mundo», y yo, parodiando aquella frase célebre, concluyo este artículo diciendo: «Dadme la unión y venceré.»

P.

Lágrimas de cocodrilo.

—Mirame, no me ves, escucha, es la satisfacción, la alegría, el entusiasmo, la que me hace llegarme á ti y mirarte con este amor, con esta locura; soy yo que me acerco á ti radiante de júbilo por mis triunfos, por la atención con que fui escuchado, porque allí donde me presenté acercáronse á felicitarme, á unirse á mis ideas... ¿pero que es eso, lloras, te entristeces?

—No; es que...

—Atiende, alégrate conmigo, ¿no te contentan mis victorias? ¿No te alegran mis triunfos? Si, eres buena, muy buena, y al referirte yo que en mis soledades luchaba obligando á mi inteligencia, consumiendo esta vida que nació para sufrir, experimenté la gloria de ver en torno mío reunidos á todos aquellos á quienes hice partícipes de mis ideas, porque vinieron á premiar mis esfuerzos, á acompañarme en mis propósitos, á sufrir conmigo para conmigo reír, y hoy la satisfacción de haber conseguido mi ideal me entusiasma, ¿pero qué es eso, continuas triste?... Mira, acércate; ¿acaso es que te parecen escasos mis triunfos?; hay más aún, emprendí un camino ingrato, sí, muy ingrato, para el cual me era necesaria la unión de los hombres, de esos hombres que diseminados por el mundo tuvieron una época que no pensaron más que en sí mismos, que no pararon mientes en la colectividad, y los vi llegarse á todos y prestarme su concurso, su ayuda; ya ves si es legítima mi alegría; ya ves si es grande mi satisfacción cuando vi unidos á los desunidos, cuando observé que los hombres no eran tan malos como yo pensé... ¿Sigues llorando? ¿No llegan á tu corazón estas palabras? ¿No causa mella en tu ánimo esta victoria? ¿No alegra tu espíritu este bien hecho á la humanidad? Di, levanta la cabeza, mírame frente á frente, cara á cara, contesta: ¿Lloras cuando llegan á tus oídos los bienes que á los hombres se hacen?

Se crispan tus nervios, se entristece tu semblante, bajas la cabeza y miras al suelo avergonzada, te presentas hermosa, y á medida que te voy contando mis alegrías y mis esperanzas adquieres una cadavérica palidez, estás muda en mi presencia; no, no trates de disculparte, no camines contra ti propia, porque la realidad la estoy viendo ahora y contra la realidad no puedes ir tú, porque nadie puede ir; no, no hagas uso de mixtificaciones, que ya te he descubierto y te conozco perfectamente para que me ocultes quién eres y qué pretendes.

Eres la que ciegas al ignorante y al sabio, al pobre y al rico, al poderoso y al débil, al feliz y al desventurado, á la vejez y á la infancia, la que dominas al libertino, campeas en el gran mundo, penetras en el claustro, rebosas en el semblante de la altiva señora que reina en los salones por la nobleza de su linaje y te trasluces en la tímida doncella desconocida del mundo.

Si, te conozco á fondo, eres la hipócrita que cuando conviene á tus malditos y execrables planes te presentas en toda tu deformidad y violencia, sacudiendo brutalmente el espíritu y arrastrándolo por condenados caminos, y cuando esta táctica no puede dar fruto á tus intenciones, depones tus maneras violentas, te despojas de tus groseras vestiduras, te cubres con el manto de la razón, porque de ese modo puedes tomar por traición plazas que no hubieras tomado por asalto, eres la que pretendes que vuelva á ser la nada, porque esa es toda tu filosofía y toda tu ciencia; aparta, vete de mi lado, quítate esos antifaces de maquillaje que ocultan la realidad de tu rostro, enseña ese corazón podrido y miserable, sufre, patea, llora, estás descubierta, te llamas Envidia.

L. M. DE C.

TENEMOS RAZON

En otro lugar damos cuenta de la visita que una Comisión de este periódico hizo al excelentísimo señor ministro de Hacienda. Vamos á concretarnos aquí á decir cuatro palabras respecto á tal entrevista. Nos presentamos al ministro de la Corona libres de todo compromiso, exentos de todo agradecimiento, y conste que estamos hablando ahora del ministro de Hacienda, dejando á un lado la personalidad de D. José Echegaray. Le hablamos con toda la ingenuidad, con toda la franqueza y, hasta si se quiere, con toda la energía que pueden tener los que llevan por norma la justicia, y que deben tener los que son voluntarios redentores. Le dijimos, sin rodeos y con ninguna retórica, que así no podíamos vivir, que de esta forma no podíamos continuar, que era ya hora de que se tuviera presente que ni somos tan pocos, ni tan inútiles que no les merezcamos alguna consideración á los Gobiernos que entran y salen, sin darse cuenta de que hay una clase compuesta de 70.000 personas, que puede llegar un momento en que se cansen de sufrir, que puede sonar una hora en que, dolorido su estómago por los puñetazos que de continuo le da el hambre, levante la cabeza airada, se desnude de sus vestidos de prudencia y de sacrificio y obtenga por sí propia lo que por razón no quiso concedérsele.

Escuchónos con atención el ministro, y no pudimos menos que decirle que no era caridad, que no era limosna, que no tendíamos la mano para que se nos arrojara el pedazo de pan, que era justicia, estricta justicia, lo que pedíamos en nombre de todo el personal de ferrocarriles.

Claro, terminante, sin las etiquetas que en tales casos son de rúbrica, sin que nos molestara en tan natural conversación la chistera cursi, ni nos estorbara el empaquetamiento de la levita, sino con la ropa del pobre, con la

honrada americana, nos acercamos al ministro á decirle que ya habíamos sufrido bastante, y no era posible, porque no era humano, ni racional, que el Estado nos quitara todos los meses el pan, los garbanzos, el arroz; porque eso y no otra cosa es lo que se lleva el fisco para sostenimiento del Estado, para no alterar los presupuestos, para que no padezca la cifra, la sacrosanta cifra, para sostener la nivelación, como si para morirnos de hambre nos fuera preciso nivelación, ni presupuesto, no; al que cuando va á comer no encuentra á su mesa pan, y al entrar en su casa no oye más que el horripilante y siniestro suspiro de unos estómagos hambrientos, á ese le sobra el Estado, el presupuesto y no acierta á explicarse qué bienes reporta la nivelación.

El gran hombre que por cuestiones políticas y acaso contra su voluntad se encuentra hoy al frente de la Hacienda española, asentía con la cabeza, y cuando hubimos terminado, después de habernos oído con gran atención y no poca paciencia, y, ¿qué negarlo?, con una acostumbrada democracia, contestó á nuestros argumentos en pocas frases, con pocas palabras, porque aunque fueron buenas, como pronunciadas por el gran sabio, no dijeron más que «tienen ustedes razón»; no necesita más el HERALDO DE FERROCARRILES, porque no somos tan lerdos que no se nos ocurra que ó tenemos razón nosotros; en cuyo caso, no hay que defender el presupuesto, y debe quitarse esa mancha roja que se compuso con la sangre del pobre ferroviario y que para disfrazarla se la llamó impuesto de utilidades, ó la razón es del presupuesto, y en ese caso nuestras quejas son en vano, son palabras que en el inmenso desierto se lleva el viento, sin que de ellas quede más que el esfuerzo y el cansancio de quien las pronuncia. Y no se nos diga que las dos cosas no se repelen, pues no puede verse más claro, ni es necesario ser licenciado en ciencias para observar que son dos argumentos tan opuestos, que llegan á caer bajo el yugo tiránico de lo que llaman los filósofos *imposible metafísico*.

Habló más, bastante más, el representante de la Constitución, y adjunimos nosotros más y más razones, haciendo larga y pesada la conferencia, y una vez que el ministro hubo terminado, recordamos que aquel hombre tenía una doble representación; que aquella cabeza blanca y aquel cuerpo encorvado por el peso de la ciencia, era el que tantas y tantas veces nos había hecho sentir, llorar, reír con él; al que que nuestro entusiasmo desbordado había frenéticamente aplaudido en la calle, en el teatro, en la Academia, y entonces, cuando todo esto se representó en nuestra imaginación, le hablamos al gran sabio, al dramaturgo, al respetable D. José Echegaray. Queríamos algo, porque nos dolía salir de aquel lugar que tenía más de gabinete de sabio que de despacho de ministro, con alguna promesa, con alguna palabra, y así le pudimos hablar con más franqueza, porque no hemos de ocultar que tampoco á él se lo ocultamos, que nos es más simpático, mucho más simpático, el D. José, llamándole Echegaray, que denominándole ministro de Hacienda. Volvimos á aducir razones; hizonos presente el ministro que le dijéramos al personal que no llevaba más que dos meses en su cargo; aparecieron ráfagas de esperanza, y tras un saludo afectuoso, cortés, demócrata, sumamente demócrata, salimos de allí los que habíamos abandonado en nuestras respectivas Compañías la misión que nos está confiada para ir á saludar al que siente verdadero afecto por los agentes de ferrocarriles.

No nos hacen falta promesas; las palabras más de una vez pronunciadas por D. José Echegaray cuando decía: *No me presenten más argumentos, les sobra á ustedes la razón*, en vuelven una promesa, porque al que tiene la fuerza de la razón, hay que atenderle, á fin de evitar que proceda con la razón de la fuerza. El *tienen razón* del que hoy es ministro, son una promesa, una palabra, y las palabras del Sr. Echegaray son compromisos de caballero que deben cumplirse.

NOTICIAS VARIAS

El que fué subdirector de la Compañía del Norte, D. Fernando Polack, ha fallecido en San Juan de Luz.

Descanse en paz y reciba su familia nuestro pésame.

Con motivo del eclipse de Sol verificado ha poco, algunos empleados del Norte en la línea

de Valencia y Tarragona, acordaron hacer una corta expedición al Grao de Castellón, encontrándose con que no podían regresar á Castellón sin perder lo mejor del eclipse, puesto que salía el tren á las 1,40.

El jefe de Movimiento de la Compañía de Tranvías de Castellón al Grao, D. Eduardo Masústegui, atendiendo las observaciones de los empleados, tuvo la atención de poner un tren especial (por tratarse de compañeros, como así lo dijo) á las 2,30 para poder regresar á Castellón á tiempo oportuno de coger el especial del Norte, que salía de este último punto á las 3,30.

En nombre de los interesados y en el nuestro, damos las más expresivas gracias al señor Masústegui, inteligente jefe de Movimiento de aquella Compañía, sintiendo gran satisfacción en hacer público un acto tan simpático de compañerismo.

De nuevo encarecemos á nuestros estimados suscriptores den cuenta de los cambios de residencia, domicilios, etc., como también manifiesten cuantas faltas ó deficiencias noten en el envío de periódicos, debiendo significarles que muchos boletines de suscripción no han llegado á nuestras manos, por lo cual les suplicamos los remitamos de nuevo.

La acreditadísima fábrica de gorras de los Hijos de Rubio, Jacometrezo, 80, que con tanta prontitud sirve sus pedidos, sigue alcanzando gran acogida por todo el personal ferroviario, no sólo por su economía, sino por el esmero de sus confecciones.

Hemos leído el movimiento del tráfico de la Compañía de Alcantarilla á Lorca y sus cifras de gastos en el ejercicio de 1904, y de su examen se ve que mejora de año en año la situación de este ferrocarril y que mejorará más cuando la Compañía del Sur de España termine su adelantada construcción del ferrocarril de Baza á Guadix, por la relación que guarda con aquella Compañía.

Dentro de breves días reanudará sus tareas la Conferencia ferroviaria. Por lo visto insiste el señor ministro de Obras públicas en llevar adelante su idea en que creemos encontrará muchas dificultades, pues los intereses de las Compañías son muy respetables y dignos de tomarse en cuenta, máxime cuando están dando lugar á tanta violencia con el público y el Estado.

Una comisión nombrada por este periódico y compuesta de los Sres. Carrión, López (M.), Canudo, Anguiano, Baraibar, Miranda, Santos, Collantes y Pelluch fueron á visitar al señor ministro de Hacienda el día 13 del pasado para interesarle en favor de la supresión del impuesto que pagamos. La comisión salió relativamente satisfecha y acaso más adelante podremos ser más explícitos. Por hoy, sólo decimos que no dejamos el asunto de la mano y en la próxima apertura de Cortes emprenderemos una campaña para que lleguen nuestros ecos al Parlamento.

Hemos recibido varias cartas de los señores directores de las Compañías y jefes de servicio aplaudiendo el proyecto de tarifas para empleados y sus familias; y nos consta que alguna Compañía, con alto espíritu de justicia y superiores dotes de pericia é inteligencia, está estudiando el asunto para su implantación, considerándolo de conveniencia para todos. Por nuestra parte, no escatimamos los aplausos merecidos en tan útil asunto.

El día 23 reuniéronse en Toledo, en el salón del Ayuntamiento, los compromisarios para elección de senadores por la provincia y diputados provinciales, para proponer que los representantes en Cortes hagan cuestión de honor la petición al Gobierno de una línea férrea que una á Toledo con los pueblos de la derecha del Tajo, que nosotros consideramos de gran necesidad.

Hubo mucho entusiasmo en la reunión, acordando no dejar el asunto hasta que esté resuelto.

Gracias á las buenas disposiciones de las tan baqueteadas Compañías, pronto serán un hecho las comunicaciones rápidas con la Argentina por medio de un tren bisemanal que saldrá de Vigo á la llegada de los vapores correos argentinos, y que pasando por Venta de Baños enlaza con el rápido de Madrid á París, cuya medida tan provechosos resultados ha de proporcionar al puerto de Vigo y á España en general.

La mayor locomotora del mundo.

Es la que acaban de construir los talleres Brooks de Dumkik (Estados Unidos) para el *Illinois Central Railroad*. Esta potente máquina excede en cerca de 1.000 kilogramos á la locomotora más pesada que se haya construido en América. Alcanza con su tender el enorme peso de 185.000 kilogramos y está montada sobre doce ruedas.

Esta locomotora monstruo está destinada á remolcar los trenes de mercancías de 2.000 toneladas en la línea de Carbondale (Illinois) á Fulton (Kentucky), que tiene rampas de 0,76 por 100 y curvas pronunciadas.

CERCEDILLA

El hombre amigo de leer en el gran libro de la Naturaleza hallará seguramente en cada una de sus páginas bellezas que contemplar y cuadros que transportarán su inteligencia á la mayor y más grande de las admiraciones.

Hay que hojearle bien y hay que detenerse mucho para saborear las grandezas y las hermosuras que encierra Natura; hay que rebuscar en sus ángulos más angostos y más ocultos; en las escabrosidades, en los peligros.

Allí es donde abundan las mejores páginas; donde el autor de la creación ha depositado una considerable cantidad de cosas dignas de ser admiradas; allí donde el hombre puede hallar el punto de partida para sus pensamientos; allí se guardan diariamente los primeros y los últimos rayos de la luz del sol, cuyos crepúsculos son verdaderas solemnidades; allí donde se agitan las temperaturas más agradables á la ordinaria del hombre, allí donde el silencio del día es un encanto y el reposo de la noche una maravilla, en que la imaginación trabaja sin esfuerzo, consiguiendo positivos resultados; donde los pájaros procrean sus especies con una tranquilidad casi absoluta, entonando sus cánticos y alabanzas; allí donde moran durante los meses del estío; allí donde la fiera del desierto escapa á las persecuciones de sus enemigos, y allí es, por fin, donde todo es grandioso con ribetes de sobrenatural.

Cercedilla, pueblecito situado á la izquierda del Guadarrama, defendido por montañas derivadas, estribaciones de la cordillera, es una de las obras naturales de la Creación que más encantos, más bellezas, más alicientes y más efectos produce al observador.

Su posición geográfica le permite adornarse continuamente, sin que la mano del hombre tenga que intervenir para nada en su embellecimiento ni en su grandeza. Su suelo, dotado por ley natural para producir las vegetaciones, objeto de la admiración, es fecundo y vivifica cuanto encierra, sin necesidad de que nadie se encargue de corregirle.

Las aguas que las montañas guardan en sus entrañas son más que suficientes para alimentar la savia y el jugo de las raíces que anida. El aire, que incesantemente se balancea sobre las plantas, produce mayor cantidad del ácido carbónico que las alimenta. El sol las fertiliza con sus rayos y la nieve penetra en su interior para dotarlas de una fuerza superior á su destino.

Todo se reúne, todo se multiplica, todo se agiganta en aquellas laderas, en aquellos valles, en aquellas gargantas inmensas y profundas, en aquellas faldas pobladas de vegetación y cuajadas de surtidores, que avaloran la riqueza que constituye este hermoso oasis terrenal.

Pero con ser todo tan grande, tan hermoso y tan gigantesco, nada iguala al pintoresco cuadro que presenta su estación férrea. Colocada al pie de la montaña, en que se asientan las casas de que se compone el pueblo; resguardada del Norte por un ramal de la cordillera, atravesado por un túnel que, á su vez, comunica con la boca de otro que, atrevido, horada la montaña principal; defendida por la falda de la sierra S. E., hoy repleta de hotelitos, cuyas construcciones arquitectónicas son variadas; limitada su izquierda por el túnel que comunica con los habitantes de Los Molinos; dando su frente al pintoresco valle, en cuya dirección se alza majestuoso el Monasterio de El Escorial; bañado el suelo de su ala derecha por el riachuelo que, naciendo en las cumbres de las montañas, va á perderse en centenares de arroyuelos, que, juguetones, entrelazan y besan las pequeñas rocas que encuentran á su paso y el molino que en el centro de su lecho se halla enclavado, forman un conjunto que hace comprender lo grandioso del cuadro y lo sorprendente de la visión.

Otros muchos detalles formados por el hombre completan este delicioso panorama, que

por sí solo ha conseguido atraerse las miradas de cuantos han tenido la dicha de contemplarlo.

La llegada de un tren á la estación de Cercedilla es de lo más bello que puede sugerirse la imaginación humana; es un sueño real; es soñar despierto.

La máquina, con su rugido de fiera, que avanza por la ladera del monte, que circunda el valle, anunciando con un silbido su proximidad á la estación; el túnel de entrada, que impasible aguarda el paso de la locomotora, arrastrando tras sí la fila de vagones que le han confiado; la estación, que inmóvil parece saludar á sus nuevos y fugaces huéspedes; los alegres y simpáticos semblantes de aquellos empleados que, hijos del trabajo y esclavos del deber, reciben y despiden á la masa humana que transitoriamente vive entre ellos en edificios portátiles; el túnel de salida, que señala los destinos; el hotel, que altanero se eleva sobre este túnel; la brisa que acaricia los rostros de los viajeros; el sol, que endulza sus cuerpos y el oxígeno que sus pulmones respiran, han hecho, hacen y harán de Cercedilla uno de los parajes más frondosos, más bellos, más naturales y más sugestivos de cuantos parajes encierra esta hermosa España, encanto del Universo.

AURELIO CANUDO

Algo sobre el capital y el trabajo

III

El utilitarismo.—Males que produce.

Iniciamos nuestro artículo anterior con la idea de exponer la diferencia que existe entre la *utilidad* rectamente entendida y el *utilitarismo*; pero las consideraciones que hicimos respecto al capital y al trabajo impidieron completar el pensamiento.

Todas las cosas ordenadas á un fin, de él reciben naturaleza y regla. Si bien dijimos que el fin de toda empresa es la *utilidad*, este fin es apetecido para conseguir otro fin al cual se ordena; es por tanto un medio ordenado á la consecución de otros medios por razón de la conservación y perfectibilidad de la vida.

Muy lejos de nuestro ánimo se halla el intento de establecer canon fijo á la *utilidad*, *salvada* que hacemos para evitar en lo posible tergiversaciones que conduzcan más allá del límite de la prudencia.

Por razón de la conservación no podría el hombre conservar su vida si no tuviera cierta Providencia para ordenar rectamente los medios necesarios á tal fin. Es así que la Providencia no sólo se refiere á lo presente, sino también á lo futuro; luego puede el hombre por derecho natural procurarse legítimamente los medios para atender á su conservación, no sólo de presente, sino también para lo venidero, sin esperar la ayuda ajena, cuando por sí tiene derecho á la independencia personal. Esto prueba implícitamente que concedemos cierta amplitud á las aspiraciones del capital para obtener beneficios. Hasta aquí la *utilidad*.

Asimismo decimos que cuando esas aspiraciones se adulteran con el egoísmo y fermentan con la levadura de la codicia, pueden ser causa de explosiones terribles. A esto llamamos *utilitarismo*, engendro de aquellas malas pasiones y germen de la lucha entre el capital y el trabajo.

Cuanto le excremos será poco si se tiene en cuenta los grandes perjuicios que causa económicamente; los grandes trastornos que producirá políticamente y los escándalos que promueve moralmente.

Económicamente causa grandes perjuicios, porque debido al principio de la libre concurrencia propagado por la economía individualista en donde perece siempre el débil y triunfa el fuerte; en donde el pequeño comerciante tiene que sucumbir ante el grande y el pequeño industrial ante el sindicato absorbente y el poderoso *trust*, y en donde poco á poco va concentrándose el capital en muy pocas manos; rotos los vínculos de las relaciones morales entre el capitalista y el trabajador, sin otra ley que regule los cambios más que la de la oferta y la demanda, vienen á ser dueños de los mercados los grandes capitales por el acaparamiento de productos, llegando así á ejercer una soberanía absoluta que entroniza la esclavitud en todas partes y lleva la miseria á los hogares de las clases inferiores y á los de las clases medias la penuria.

Políticamente produce graves trastornos, porque no saciando nunca su sed de ganan-

cias, se llevan entre ellas todo el fruto del trabajo, acerca del cual tratamos separadamente en nuestro artículo anterior, sin reparar que el obrero ya no cuenta con más fuerzas que las puramente humanas, por haberle privado los mismos que le explotan del aliento sobrenatural en que pudo y supo inspirarse en otro tiempo que venían en su ayuda los ideales de la fe y los consuelos fortificantes de la creencia.

Por eso el socialismo es materialista, y confiando sólo en la virtud que reside en la materia, en ella encuentra el principio de toda causa, generador, evolutivo y progresivo. Como todos los sistemas derivados del racionalismo, estriba en la negación; no admite, por tanto, la Providencia divina en las leyes que rigen a la materia ni mucho menos en los asuntos de la humanidad, y como consecuencia acude al fatalismo, que anula la libertad; en orden a estos principios se somete ciega é involuntariamente a la fuerza incontrastable de la evolución, la cual empuja en su desenvolvimiento a la Naturaleza entera hacia las transformaciones sucesivas é infinitas.

Esta es la razón de su excentricidad ó apartamiento de la órbita puramente económica que debiera describir, y por qué invadiendo espacios que no le son propios, perturbarán las leyes fundamentales de la sociedad. En vez de estudiar con elevación de miras esta vasta evolución económica en que nos encontramos y observar que los oficios ejercidos hasta ahora libre é independientemente, van cediendo el paso á los grandes centros manufactureros, la agricultura á la industria; en vez, decimos, de aprovechar la agitación febril que se ha apoderado de las clases medias ante el temor de ser absorbidas por los grandes capitales, y establecer con ellas una alianza para defenderse contra las intrusiones del capital en la esfera del trabajo, ó bien para mejorar su situación como consecuencia del aumento de la riqueza en general, emprenden, guiados por el odio principalmente, derroteros tan opuestos, que al fin caerán en brazos de la desesperación para lanzarse con feroz ímpetu al terreno de la lucha fratricida, cruel, inhumana, sangrienta...

Moralmente, promueve escándalos. Basta conocer en qué se inspira ese oprobioso utilitarismo. «El oro es el poder más grande de la tierra; el oro es la fuerza, la recompensa, el instrumento de todo goce, todo lo que el hombre teme y codicia; he ahí el gran misterio, la profunda ciencia del espíritu que rige al mundo. ¡He ahí lo porvenir!» Así hablan los secuaces del sistema utilitario. Con esas palabras expresan cínicamente la soberbia y el despo-

tismo, la sensualidad más repugnante, la degradación más horrible. Con el oro ejercen la dominación y el monopolio de los Estados; facilitando empréstitos, se convierten en árbitros de todos los valores, y en cambio de los capitales que suministran á las naciones, se apoderan hasta del subsuelo invadiendo las cavernosas profundidades para arrancar de sus entrañas las riquísimas venas; se hacen dueños de las frondosidades de sus selvas, que se ofrecen resignadas al hacha de avarientos leñadores y exprimen en las prensas y destiladoras de las fábricas el sudor y la sangre de los esclavos en cuya compra intervino la más odiosa de las usuras y la más repugnante de las codicias.

Como no disponen de la fuerza del derecho, con el oro compran el derecho de la fuerza cuando á sus planes conviene. Con el oro satisfacen cumplidamente toda la moral de Epicuro; el bien es el placer, el mal el dolor; gozar del primero y huir del segundo.

J. ALBALAT.

BIBLIOGRAFÍA

Hemos tenido el gusto de recibir la útilísima obra el *Anuario de ferrocarriles*, necesario en todos los despachos, oficinas y bufetes que puedan tener alguna relación con asuntos ferroviarios.

La claridad de los numerosos datos que proporciona respecto al capital de las empresas, personal, tráfico, etc., como también respecto al personal del Estado afecto á ferrocarriles, hace de esta obra la mejor en su clase.

Distancias de los ferrocarriles de España para uso de los viajeros con billetes kilométricos.—De gran utilidad para el viajero es este tomito, cómodo y sencillo, que puede evitar al viajero posibles equivocaciones en perjuicio de sus intereses; puesto que en cualquier momento puede averiguar el número de kilómetros que tiene que entregar al efectuar un viaje. No dudamos en recomendar tan útil obrita á los señores viajeros, seguros que les prestamos un buen servicio.

Estas obras, del conocido publicista D. Enrique Latour, se hallan de venta en casa de su autor, calle del Pizarro, núm. 10, principal.

COMUNICADO

Sr. Director del HERALDO DE FERROCARRILES.

Muy señor nuestro: Varios compañeros hemos acordado dirigir á usted estos cuatro renglones para que se sirva publicarlos en las columnas de ese periódico á fin de que pueda recibir las gracias nuestro compañero señor

Canudo por la súplica hecha en favor de tanto desgraciado en su artículo «Víctimas de la usura».

Dándole á usted también las gracias por la publicación y rogándole perdone la ocultación de nuestras firmas para evitar la publicidad de nuestras desgracias, quedamos de usted afectísimo s. s. q. s. m. b.,

VARIAS VÍCTIMAS.

Madrid 23 Septiembre de 1905.

Buzón administrativo.

D. A. Martín.—Bobadilla.—Ignoramos qué es de su vida. Esperamos nos dé noticias.

D. J. Pérez.—Bobadilla.—Se le mandaron circulares según pedía. ¿Quiere decirnos para qué las quería?

D. J. Batanero.—Santibáñez.—Se le mandó el periódico en la forma que indicó. Esperamos sus órdenes.

D. D. M.—Madrid.—Los versos son muy bonitos. Sin embargo, mande prosa, ó de ser versos, que tengan alguna relación con nuestra clase.

D. A. Castro.—Madrid.—El Tenorio está muy bien. Pero no le parece á usted que lo dejemos para su tiempo.

Porque al mundo es bien notorio, que en Noviembre es el Tenorio.

¡Ole tu mare!... Mándenos alguna crónica, que las escribe bien, y mejor si lo hace despacito.

D. E. Elizarrri.—San Clodio.—Nos entregaron el importe de suscripción hasta Diciembre inclusive. Le hemos vuelto á remitir un tercer número.

Sr. Malumbres.—Mirabel.—Recibido su suelto, está bien suelto. Conviene vea la situación del personal de su clase en otras compañías. Querido amigo, puede usted escribir bien... si quiere, pero ahora no ha querido.

D. Marín Tu'a.—Madrid.—Les ha dado á ustedes por los versos.

Mande unos versitos que sean chiquititos, que sean muy bonitos, y no sean chulitos.

aunque sería mejor mandara prosa. Tenemos verdaderos deseos de complacerle.

D. G. Díaz.—Ávila.—Se ha recibido el importe de su suscripción por duplicado, queda anotada hasta Diciembre inclusive.

D. J. González.—No figura usted en listas de suscriptores.

D. Carmelo González.—Madrid.—Se ignora dónde vive usted.

D. Víctor Casterán.—Madrid.—Idem, id.

D. Enrique Villeras.—Madrid.—Idem, id.

D. F. Latrille.—Queda usted dado de baja si no dispone otra cosa.

D. V. Moreno.—En su casa se niegan á pagar los 0,25, qué quiere que le hagamos, usted dirá.

D. R. Cuartero.—Círculos.—Recibirá usted nuestro volante. Sentimos no poder enviarle el número que pide. Dentro de poco haremos una nueva tirada, pues son muchos los que lo solicitan.

D. R. G. Alarcón.—Madrid.—Queda usted dado de baja, y van dos. Le advertimos que pesa sobre esta Administración un trabajo impropio.

D. J. Aleixandre.—Olloniego.—Díganos si recibe los cinco números que siempre se le remiten, y esperamos importe.

D. J. M. Carvajal.—Recibirá nuestro volante, esperamos su contestación.

D. A. Simón.—Jabalquinto.—Se recibió su carta y el importe. Adelante, con muchos así, pronto será un hecho la regeneración. Hay que trabajar mucho para poder desenvolver nuestros proyectos.

D. R. Rodríguez.—Barcelona.—¡Uy, Uy! ¡Qué monín! se le ocurren á usted unas cosas... pillín!

Varios empleados.—Madrid.—La redacción no publica anónimos. Una cosa es que se publiquen comunicados reservando la firma, otra cosa que nosotros la ignoremos.

D. L. Romero.—Madrid.—Recibida su carta y cuartillas... ¡Tiene usted unas cosas!...

D. L. Román.—Barcelona.—Recibida su cuenta; no sabe lo muy agradecidos que le estamos.

D. L. Ruand.—Madrid.—Conque ama usted mucho, ¡ehl... Vaya, hombre, pues que sea enhorabuena, y eso no les importa á nuestros lectores aunque se lo digamos en verso.

D. A. Sin.—Medina.—Con que Sin, vaya un pseudónimo que ha adaptado usted.

Si publicamos su artículo, aunque le firmemos Sin, á nuestros lectores no le hace tilín.

D. P. Pérez.—Málaga.—Mire, amigo, una cosa es escribir en un periódico y otra cosa escribirle á la familia; conque dele memorias.

D. A. Pérez.—Vigo.—Dentro de unos días llegará á esa un individuo del periódico y le resolverá esas dudas.

D. M. M. M.—Mérida.—Hijo, en su apellido todas son emes... La propaganda se hará ella sola cuando vayan conociendo la bondad del ideal.

D. L. Bas.—Valencia.—Recibirá usted nuestra carta. Estamos á sus órdenes, y con muchas entusiasmas llegaremos á conseguir nuestros propósitos.

D. C. Navarro.—Martorell.—Recibida su carta; desde luego estamos conformes. Mande cuanto guste.

D. G. Tallon.—Sevilla.—Hemos recibido unas adhesiones más de esa; se nos olvidó decirle que de Mérida y su línea nada hemos recibido. Damos á usted las gracias por todo.

Varias víctimas.—Como verán en este número, se publica su comunicado; por tratarse de ese caso lo hemos aceptado sin firma.

D. A. Merseguer.—Pamplona.—Recibida su adhesión. Adelante.

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

— 16 —

Art. 65. Una vez hecha la concesión de que tratan los artículos anteriores, el particular ó Compañía que la obtenga podrá construir el ferrocarril y servirse de él en los términos que estime conveniente, sin más intervención por parte del Gobierno que aquella que se refiera á las condiciones de seguridad, de policía y buen régimen de las cosas de dominio público.

Art. 66. Los particulares ó Compañías que pretendan construir y explotar un ferrocarril de los comprendidos en los artículos que preceden, dirigirán su solicitud al ministro de Fomento acompañada del proyecto.

Art. 67. El Ministerio de Fomento pedirá para ilustrar su juicio los informes que crea convenientes, siendo siempre requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo de la Junta consultiva del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 68. Estos ferrocarriles serán concedidos por el Gobierno por noventa y nueve años cuando se pida la ocupación de dominio público, á no ser que otra cosa se establezca en una ley especial.

Serán objeto de una ley cuando se solicite la declaración de utilidad pública.

CAPÍTULO XI

DE LOS TRANVÍAS

Art. 69. Se designan bajo la denominación de tranvías para los efectos de esta ley los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas.

Art. 70. La aprobación de los proyectos de tranvías que hayan de ocupar carretera del Estado ó provinciales corresponde al Ministerio de Fomento.

Será igualmente de la competencia del Ministerio de Fomento, previo expediente instruido conforme á la ley provincial y municipal, la aprobación de los proyectos de tranvías cuyo desarrollo exija la ocupación simultánea de carreteras del Estado ó de las provincias y de caminos municipales ó vías urbanas.

Art. 71. Cuando los tranvías hayan de establecerse sobre caminos municipales, la aprobación de sus proyectos será de cargo de los gobernadores civiles, los cuales para concederla habrán de oír á los Ingenieros Jefes de Caminos de las provincias.

Art. 72. En todos los casos, cuando la tracción haya de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, corresponde al ministerio de Fomento la aprobación de los proyectos de tranvía.

— 13 —

Art. 44. Cuando hayan de establecerse líneas no comprendidas en la red general, podrán modificarse las condiciones técnicas expresadas en el artículo precedente, fijando aquellas á que deba satisfacer la línea en la ley especial que ha de preceder á su concesión.

CAPÍTULO VII

DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES

Art. 45. Todo ferrocarril tendrá dos aprovechamientos distintos: el de peaje y el de transporte.

Art. 46. Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

Art. 47. El pliego de condiciones de la concesión expresará las tarifas especiales para determinados servicios del Estado, así como también los gratuitos, figurando entre éstos la conducción de los correos ordinarios, la cual, así como todo lo concerniente á la explotación de los ferrocarriles, se establecerá por el Ministerio de Fomento, de acuerdo en cada caso con los ministros respectivos.

Art. 48. A las Empresas de conducción y á los particulares que emplean material propio, sólo podrá exigirse el pago de la tarifa de peaje.

Art. 49. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá á la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la Empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse á efecto por una ley, garantizando á la Empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

Art. 50. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.

Art. 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas se anunciará al público con la debida anticipación.

Art. 52. En todas las líneas se establecerá un telégrafo, cuyo número de hilos y demás condiciones referentes al servicio de la línea y al oficial se determinarán en el pliego de condiciones de la concesión.

HERALDO DE FERROCARRILES

PERIODICO QUINCENAL

ORGANO DE LA CLASE FERROVIARIA EN GENERAL

Suscripción, 25 céntimos al mes en toda España.

Las suscripciones de provincias serán a lo menos por dos meses.

ANUNCIOS A PRECIOS CONVENCIONALES

OFICINAS:

Madera Alta, 22, pral. izqda.

RELOJERIA HELVETICA

DE

UGARTE Y VILLANUEVA

Sucesores de J. BERNARDI

Unicos proveedores legalmente autorizados para la venta a plazos a los empleados del Ferrocarril del Norte.

MADRID

Calle de Leganitos, núm. 10.

Muy importante.

Las suscripciones de provincias han de ser lo menos por dos meses, teniendo en cuenta, que cuanto más sean los meses adelantados, nos economizan mucho trabajo en la administración, debiendo advertir que las cantidades abonadas en el mes de Agosto lo fueron solamente por aquel mes, en que ya se dijo que la suscripción era voluntaria para contribuir algo a los muchos gastos que había de hacer, quedando por lo tanto en descubierto en el mes siguiente, cosa que sin duda han olvidado algunos suscriptores, que deben remitir su importe en sellos o libranzas de la prensa.

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 a 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 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 a la Dirección siguiente: HERALDO DE FERROCARRILES, Madera Alta, 22 principal, izquierda, Madrid.

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

D. _____ perteneciente a la Compañía de _____
se suscribe al HERALDO DE FERROCARRILES, por _____
en calidad de _____
meses deseando se le sirva el periódico a (1)

(1) Domicilio particular o 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. Ricardo Díaz Guerra.
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. Cristóbal Ricote.
Oficinas y Estación de M. C. P., D. Rafael Santos (almacenes).

— 14 —

Art. 53. Cuando por culpa de la Empresa se interrumpa total o parcialmente el servicio público del ferrocarril, el Gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente a costa de aquella.

En el término de seis meses deberá justificar la Empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación; pudiendo ceder ésta a otra Empresa o tercera persona, previa autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos del capítulo V.

Art. 54. La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno o por Empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente a los intereses públicos.

Art. 55. En toda concesión se consignará la facultad del Gobierno de ejercer la vigilancia e intervención necesarias a fin de mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles y asegurarse de los gastos e ingresos de las Empresas.

Art. 56. En la ley reglamento que se forme para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente sobre su conservación y seguridad.

CAPÍTULO VIII

DE LOS ESTUDIOS DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRILES

Art. 57. El Ministerio de Fomento dispondrá que se hagan los estudios o se completen los comenzados relativos a las líneas comprendidas en el plan general, por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para que con sus respectivos estudios pueda presentar el Gobierno a las Cortes el oportuno proyecto de ley de autorización de subasta.

Art. 58. El ministro de Fomento podrá autorizar a los particulares y Compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que según las prescripciones de esta ley son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea.

Art. 59. A la concesión de estudios deberá preceder el depósito de la fianza que el Ministerio de Fomento estime suficiente para responder de los

— 15 —

perjuicios que con dicho estudio puedan ocasionarse en los terrenos cruzados por la línea.

La aprobación del proyecto no tendrá lugar sin que preceda su confrontación, practicada sobre el terreno por los Ingenieros del Estado, y el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

CAPÍTULO IX

DE LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS FERROCARRILES

Art. 60. Corresponde al ministro de Fomento la resolución de todas las cuestiones referentes a la construcción y explotación de los caminos de hierro, así como la policía de los mismos y la aplicación de los pliegos de condiciones, incluso las tarifas de almacenaje, carga, descarga y expedición.

Art. 61. La vigilancia que sobre la conservación y explotación de ferrocarriles compete al Gobierno, se ejercerá por el Ministerio de Fomento.

El reglamento y las instrucciones especiales que se dicten para el cumplimiento de esta ley determinarán la organización del personal destinado a este servicio, las condiciones de aptitud que habrán de probar los individuos del mismo que no pertenezcan al facultativo de Obras públicas, y las funciones que unos y otros hayan de desempeñar.

CAPÍTULO X

DE LOS FERROCARRILES DESTINADOS AL USO PARTICULAR

Art. 62. Los ferrocarriles destinados a la explotación de una industria o a uso particular, podrán ejecutarse sin más restricciones que aquellas que impongan los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupe ni afecte el dominio público, ni para su construcción se exija la expropiación forzosa.

Art. 63. No podrá concederse la expropiación forzosa para la construcción de un ferrocarril de los incluidos en el artículo anterior, ni la ocupación de terrenos del Estado, pero sí los del dominio público, con arreglo a la ley general de Obras públicas.

Art. 64. Cuando los ferrocarriles destinados a la explotación de una industria o a un uso particular fuesen de tal importancia que alcanzasen a prestar un servicio público, podrá concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley y el derecho a la expropiación forzosa.