

# Boletín



# Oficial

## PROVINCIA DE TARRAGONA.

Publicase todos los días excepto los lunes y siguientes á Jueves Santo, Corpus Christi y el de la Ascensión.

Suscribese en la Imprenta de la Vda. y Hered.<sup>a</sup> de D. J. A. Nel-lo, Rambla S. Juan, 62, á 10 pesetas trimestre en Tarragona y 12.50 en el resto de España, pago por adelantado.

Se satisfará por adelantado el importe de los anu- cios, edictos y demás disposiciones sujetas á pago.

### PARTE OFICIAL DE LA GACETA

(Gaceta del 12 de Febrero)

#### PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el REY y la REINA Regente (Q. D. G.) y Augusta Real Familia, continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

(Gaceta del 9 de Febrero)

#### MINISTERIO DE FOMENTO

##### REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Remitido á informe del Consejo de Estado en pleno el expediente instruido en este Ministerio con motivo de las quejas producidas contra varias tarifas especiales aprobadas para el transporte de plomos y otros minerales, desde Linares á varios puertos de la Península, aquel alto Cuerpo ha emitido con fecha 20 de Noviembre próximo pasado el siguiente dictamen:

Excmo. Sr.: En cumplimiento de la Real orden expedida por el Ministerio del digno cargo de V. E., el Consejo ha examinado el expediente instruido con motivo de las quejas formuladas contra las tarifas especiales aprobadas para el transporte de plomos y otros minerales, desde Linares á varios puertos de la Península, resultando de los antecedentes remitidos:

Que con fecha 3 de Junio de 1893, los representantes de la industria minera y metalúrgica de Linares acudieron al Ministerio de Fomento manifestando la crítica y angustiosa situación que atravesaba dicha industria, á consecuencia de la gran depreciación de los plomos, que, habiendo llegado á alcanzar un precio de libras esterlinas 12.176 la tonelada, han descendido hasta libras esterlinas 9.7; y cuando la única esperanza que tenían para indemnizarse, siquiera en parte, de tan sensible quebranto, era la terminación de la línea de Puente Genil á Linares, que había de poner y ha puesto este Centro productor en comunicación directa con los puertos de Málaga y Algeciras, se encuentra con que la Compañía concesionaria de la expresada línea ha denunciado la tarifa especial núm. 5 (nuevo), aprobada por Real orden de 1.º de Mayo de 1889, obteniendo en cambio la sanción

de otra, también especial, M. A., número 8, combinada entre la Compañía de los ferrocarriles Andaluces y la de Madrid á Zaragoza y Alicante, mucho más elevada que la anterior, y con la cual es indudable la ruina de una comarca, que sólo vive de los productos que obtiene con la explotación de su riqueza minera.

Como consecuencia de estas manifestaciones, y á fin de depurar el fundamento de las quejas consignadas en la mencionada instancia, se dispuso por Real orden de 9 de Junio de 1894 la formación del oportuno expediente, y que se abriese una información por espacio de un mes en las provincias de Sevilla, Huelva, Cádiz, Málaga, Alicante, Murcia y Jaén; información que se llevó á cabo debidamente, alegando cuantas consideraciones estimaron pertinentes las Cámaras agrícolas y de comercio, las Ligas de contribuyentes, los Consejos de Agricultura, las Corporaciones municipales, la Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras, el Marqués de Villamejor y la Junta de mineros de Linares.

Pasados los antecedentes al Negociado de Explotación de ferrocarriles, emitió este Centro un largo y razonado dictamen, en el que, después de estudiar con gran detenimiento las diversas quejas producidas, tanto en la instancia origen del expediente como en los escritos presentados durante la información practicada, las examinó separadamente, demostrando de un modo cumplido la falta de fundamento de tales reclamaciones y la legalidad de las tarifas aprobadas por el Ministerio para el transporte de plomos por las líneas de las Compañías de los ferrocarriles Andaluces y de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Consignase en dicho dictamen el verdadero sentido y alcance de la legislación vigente en materia de tarifas ferroviarias, con arreglo al reglamento dictado para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles, que determina y define de una manera clara y circunstanciada las atribuciones de la Administración en este punto, la cual carece en absoluto de competencia para exigir á las Empresas concesionarias la aplicación de otras tarifas que las especificadas en las leyes de concesión de las líneas ó de aquellas otras más reducidas que, propuestas por las mismas Compañías y aprobadas

por el Ministerio, han de regir durante un año por lo menos.

Fundado en tales preceptos, y teniendo en cuenta que las tarifas objeto de impugnación por parte de los mineros de Linares no exceden del máximo autorizado por las respectivas concesiones, y que la especial número 5 (nuevo) ha estado vigente más de un año, y tenía por lo tanto la Compañía perfecto derecho para denunciarla, propone el Negociado se desestime las reclamaciones deducidas, y como terminación de su dictamen, y después de varias consideraciones de carácter general, consigna las conclusiones siguientes:

1.ª Que la tarifa especial núm. 5 (nuevo) de p. v. é interior de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces fué derogada con todos los requisitos legales.

2.ª Que la tarifa M. A., núm. 8 (p. v.), combinada entre las Compañías de los ferrocarriles Andaluces y de Madrid á Zaragoza y Alicante, fué debida y legalmente aprobada con tal carácter de combinada. Que no adolece de vicio alguno de nulidad, ni hay razón alguna de interés público para que el Gobierno la derogue.

3.ª Que las quejas de los mineros de Linares, respecto á la sustitución de la ampliación á la tarifa especial interior núm. 7 (p. v.) de la Compañía de los ferrocarriles Andaluces por la M. A., núm. 9, entre dicha Compañía y la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, carece por completo y en absoluto de fundamento.

4.ª Que habiendo sido perfectamente legal el planteamiento de las tarifas M. A., núm. 8, y M. A., número 9, los daños que las tales tarifas dicen los mineros haberles irrogado resultan no ser otra cosa que un aumento en los gastos de transporte, consecuencia de una subida en los precios, efectuada en uso de un derecho perfecto por las Compañías; lo cual en modo alguno puede calificarse de perjuicios resarcibles ni dar lugar á indemnización.

5.ª Que no obstante lo expuesto en principio y con carácter general en el número precedente, los errores que en casos particulares y con daño de los remitentes hayan cometido las Compañías por viciosa ó indebida aplicación de precios, es indudable que deben ser subsanados é indemnizados

los perjuicios; pero para obligar al pago de éstos sólo tienen competencia los Tribunales de justicia, y de ningún modo la Administración pública.

6.ª Que sería de alta conveniencia para los intereses generales que el Gobierno intentase un arreglo con las Compañías ferroviarias, á quienes temporalmente, y no de un modo definitivo é irrevocable, se ha dispensado del cumplimiento de ciertas condiciones de la concesión, para recavar, á cambio de tales exenciones, cuyo carácter y alcance se modificarían en la forma que se estipulase, la rebaja de las tarifas legales de transporte; y

7.ª Que asimismo, y como regla de conducta para lo futuro, la Administración pública debe aprovechar cuantas ocasiones se le presenten para verificar una verdadera revisión de las tarifas legales respectivas.

Antes de resolver de conformidad con las anteriores conclusiones, y dada la importancia del asunto, á propuesta del mismo Negociado y de la Dirección general de Obras públicas, se acordó oír el parecer de la Junta Consultiva y del Consejo de Estado en pleno; y habiendo ya informado la primera de dichas Corporaciones de acuerdo con el dictamen que queda extractado, se ha remitido el expediente á este Cuerpo consultivo á fin de que se sirva emitir su opinión acerca de las varias cuestiones planteadas con motivo de la reclamación hecha por los representantes de la industria minera y metalúrgica de Linares.

Con tales precedentes pasa el Consejo á formular la consulta que le ha sido pedida; mas antes de entrar en el examen concreto de los extremos que ha de comprender, precisa consignar de un modo claro y circunstanciado la verdadera inteligencia y alcance de los preceptos vigentes en materia de tarifas ferroviarias, para que, una vez conocidas las facultades y atribuciones de la Administración en este punto, pueda venirse á decidir las varias cuestiones que en el expediente incoado se plantean.

Establece la ley general de Ferrocarriles, después de prescribir que al presentarse el proyecto de ley de concesión de un camino de hierro se acompañarán las tarifas de los precios máximos que deban exigirse por peaje y transporte, que tales tarifas no podrán exceder del límite marcado; que

las Empresas están facultadas para reducir las como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento y anunciándolo al público con la debida anticipación; y que el Gobierno, pasados los primeros cinco años de hallarse en explotación un ferrocarril, procederá á la revisión de las tarifas y podrá bajar los precios de éstas, si creyese que con ello no perjudica los intereses de las empresas, á las que deberá garantizar, en el caso de que no se conformen con la reducción, los productos totales del último año y el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el expresado quinquenio. Desarrollando estas prescripciones de la ley, el reglamento de Policía de ferrocarriles de 8 de Septiembre de 1878 detalló aun más las facultades de las Compañías en materia de tarifas y la intervención del Poder Ejecutivo en asunto de tan capital interés; y al determinarse en los artículos 130 al 136 inclusive cuanto á este punto se refiere, sanciona la doctrina de que las Empresas concesionarias de líneas férreas tienen libertad para establecer dentro de las tarifas máximas las que tengan por conveniente, con la sola limitación de no perjudicar los puertos é industrias nacionales en beneficio de los extranjeros, y de cumplir las formalidades y requisitos que señala para la publicación de las nuevas tarifas, que no pueden ser elevadas hasta transcurrido el año de haber sido publicadas.

De consiguiente, con arreglo á los preceptos enunciados, únicos vigentes y aplicables á la cuestión de que se trata, la facultad de la Administración pública está reducida á aprobar las tarifas que las Compañías presentan dentro de la máxima legal, examinando previamente si se han cumplido las formalidades exigidas, y si las que tratan de elevarse han estado vigentes un año por lo menos desde su publicación, sin que pueda negarse á sancionadas y admitirlas sino en el caso de que perjudiquen las industrias ó puertos nacionales en beneficio de los extranjeros.

Tal es la doctrina legal por que se rigen las tarifas de transporte en los caminos de hierro establecidos; y haciendo aplicación de ella al expediente que motiva el dictamen, pasa á emitirle el Consejo, y procurando dar á su informe la mayor claridad posible, examinará separadamente los distintos extremos sobre que ha de versar, tratando todas y cada una de las cuestiones promovidas por el orden en que aparecen en las conclusiones propuestas en la nota del Negociado.

Refiérese la primera á la tarifa especial, núm. 5 (nuevo) de pequeña velocidad, é interior para la Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

Esta tarifa, contra cuya derogación se han formulado las más duras y acerbas quejas por todos los reclamantes, fué aprobada, según queda dicho, por Real orden de 1.º de Mayo de 1889 para todas las líneas de la red de la citada Compañía, excepto la de Alicante á Murcia y Torreveja; y alégase en las protestas que, no habiéndose abierto al servicio público la sección de Expelú á Linares hasta el 22 de Enero de 1893, es claro que hasta 22 de Enero de 1894 por lo menos debió seguirse aplicando en dicha sección la mencionada tarifa, puesto que, con arreglo al art. 136 del reglamento de Policía de ferrocarriles, entonces vigente (y se dice entonces vigente porque ha sido modificado por el Real decreto de 12 de Julio último), no podía denunciarse hasta pasado el año de su publicación.

Mas para comprender lo infundado

de la reclamación, basta indicar que al publicarse y ser aprobada la tan repetida tarifa, la Compañía de los ferrocarriles Andaluces no tenía abierta á la explotación la sección indicada, y, por lo tanto, dicha tarifa no podía referirse á ella, sino á las líneas ó secciones abiertas al servicio público; y como en éstas ha estado subsistente la tarifa desde Junio de 1889 hasta Septiembre de 1893, en que fué denunciada, es evidente que se ha cumplido el precepto reglamentario que exigía el año de subsistencia de las tarifas aprobadas, y que la Empresa tenía el derecho de sustituirla por otra más conveniente á sus intereses, siempre que estuviese dentro del maximum autorizado por las leyes de concesión.

Por otra parte, y según afirma el Negociado, para que una determinada tarifa se considere vigente ha de preceder la publicación en la forma que prescribe el art. 135 del citado reglamento, y á contar de esta publicación empieza á correr el plazo del año que, por lo menos, ha de estar vigente; plazo sobradamente cumplido en el presente caso, toda vez que la tarifa de que se trata ha venido aplicándose durante más de cuatro años, desde que fué publicada, con las formalidades necesarias y los debidos requisitos; y como al abrirse á la explotación el trozo de Expelú á Linares no se hizo nueva publicación de la tarifa, hay que considerar subsistente la hecha en 1889, con lo cual se ha cumplido lo dispuesto en el reglamento respecto al plazo de vigencia, ó, de lo contrario, es preciso reconocer que la tarifa mencionada no ha tenido vida legal para dicho trayecto, por no haberse observado el trámite ineludible de ser publicado debidamente para la nueva sección explotada por la Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

Por lo tanto, cualquiera que sea el punto de vista que se adopte para decidir esta primera reclamación de los mineros de Linares, siempre resulta acreditado el derecho que asistía á la Compañía concesionaria para declarar caducada la tarifa especial núm. 5 (nuevo), y sustituirla por otra que reuniese las condiciones legales; y resuelto con esto lo que á la expresada tarifa se refiere, cumple examinar la M. A. núm. 8, combinada entre la Compañía de los Andaluces y la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, objeto de la segunda conclusión del dictamen del Negociado, y contra la cual se han formulado quejas y censuras, calificándola de ilegal y contraria á los intereses que los reclamantes representan.

Respecto á la primera afirmación, demostrado el derecho que asistía á la Compañía concesionaria de la línea de Puente Genil á Linares para dejar sin efecto la tarifa anteriormente examinada, desaparece el principal fundamento en que se apoyan los interesados de que estando en vigor esta tarifa no debió ser aprobada la M. A. número 8; y en cuanto á que no puede considerarse combinada, en razón á que se aplica á mercancías que recorren líneas de una de las Compañías concertadas, hay que notar que si bien esto es exacto, también lo es que la nueva tarifa da la facilidad de facturar las expediciones en cualquiera de las estaciones que una y otra Empresa tienen en Linares, lo que constituye una ventaja positiva para los remitentes, que no tendrían seguramente de no mediar el concierto celebrado por las dos Compañías y que constituye una verdadera combinación.

Y no sólo es legal la tarifa de que se trata y pudo y debió ser aprobada con el carácter de combinada, sino que, en contra de lo que los interesa-

dos afirman, su derogación, en vez de ser beneficiosa, recargaría los precios de los transportes, pues desde el momento en que no puede obligarse á la Compañía de los ferrocarriles Andaluces á que restablezca la tarifa núm. 5 (nuevo), que dejó sin efecto y que era más reducida que las actuales, tanto esta Empresa como la de Madrid á Zaragoza y á Alicante, aplicarían sus respectivas tarifas interiores, que, según se demuestra con datos fehacientes por el Negociado, resultan más elevadas y perjudiciales al fin que los reclamantes persiguen.

Otra de las razones porque se impugna la tarifa que se examina es por no haber sido combinada con la Compañía del ferrocarril de Bobadilla á Algeciras, lo que ocasiona á este puerto un notorio perjuicio, y una ventaja evidente á los de Sevilla, Alicante y demás puertos servidos por líneas de las otras dos Compañías; pero aunque esto sea sensible, y fuera mucho más conveniente el que las tres Empresas mencionadas hubieran llegado á un acuerdo, adoptando una sola tarifa para todas ellas, sabido es que la Administración carece de facultades para obligar á las Compañías ferroviarias á concertarse y establecer tarifas combinadas, y que esta es una atribución de la exclusiva competencia de las mismas, sin que el Gobierno tenga otras atribuciones que la de aprobar ó desaprobado tales tarifas.

En el presente caso, la tarifa combinada M. A. núm. 8, si bien no reportaba beneficio alguno al puerto de Algeciras, era ventajosa para los demás del Mediodía y Levante; y como con la no aprobación de ella el primero de dichos puertos no ganaba, y los segundos perdían, era procedente, y así lo reconoció el Ministerio al otorgar su sanción, aceptar las ventajas que las Compañías ofrecían, siquiera no fueran iguales para todos los puertos en que tienen fácil y segura exportación los plomos y demás productos mineros de Linares.

Las anteriores consideraciones son bastante, á juicio del Consejo, para demostrar lo infundado de las reclamaciones hechas contra las dos tarifas de que se ha ocupado, y á las cuales se refería la primera instancia presentada por los representantes de la industria minera y metalúrgica de dicha población; y aunque esto constituye el verdadero objeto del expediente, que pudiera darse por terminado con lo expuesto, como quiera que en la información practicada se han formulado nuevas quejas, procede examinarlas, siquiera sea ligeramente.

Concretanse las nuevas reclamaciones á los daños ocasionados por no haber planteado la Compañía de los ferrocarriles Andaluces las tarifas ampliación á la núm. 5 (nuevo) y á la núm. 7, después de haber ofrecido pública y solemnemente la aplicación de ambas; más acerca de este punto, la Administración, cualesquiera que sean los compromisos privados adquiridos por la Compañía con los interesados, nada puede hacer ni á nada puede obligar, puesto que habiendo sido retiradas ambas tarifas por la Empresa, en uso del derecho que le asistía, sin que llegaran á ser aprobadas, tales tarifas han carecido de vida legal y ningún efecto han surtido en la esfera administrativa.

En su consecuencia, si algún derecho tienen los reclamantes contra la Compañía por convenios particulares que hubieran llegado á celebrar, podrán ejercitar las correspondientes acciones, no ante el Ministerio de Fomento, sino ante los Tribunales de Justicia, únicos competentes para entender y decidir cuestiones de esta naturaleza.

Y dicho esto, claro es que la tarifa A, núm. 9, con que fué sustituida la ampliación á la núm. 7 prometida, fué perfectamente legal, del mismo modo que la M. A., núm. 8, antes examinada, y con la que se substituyó la ampliación á la núm. 5 (nuevo); y si la aplicación de una y otra tarifa han causado perjuicios á los interesados, sobre no ser reclamables, por tener su origen en el ejercicio de un derecho que asiste á las Compañías de ferrocarriles de elevar las tarifas de transporte, siempre que no traspasen la máxima legal, ni indemnización, caso de que procediera, no puede acordarse administrativamente sino en la esfera judicial, á la que podrán, si lo estiman oportuno, acudir los reclamantes, como también pueden hacerlo para que se les resarzan los daños y perjuicios que se les hayan ocasionado por los errores cometidos en casos particulares por viciosa ó indebida aplicación de los precios de las tarifas aprobadas.

Tal es la opinión del Consejo acerca de las cuestiones planteadas en el actual expediente; más antes de dar por terminado su dictamen, manifestará su absoluta conformidad con las consideraciones que el Negociado expone respecto á la conveniencia de procurar un arreglo con las Compañías de ferrocarriles en materia de tarifas de transporte, utilizando cuantos medios tiene la Administración á su alcance para conseguir una rebaja equitativa en los precios de conducción, armonizando los intereses de la empresa con los generales del país, del mismo modo que conviene aprovechar todas las ocasiones que en lo sucesivo se presenten para hacer una amplia y verdadera revisión de las tarifas legales sancionadas por las respectivas leyes de concesión; tarifas elevadas en demasía, y con cuya aplicación en su límite máximo se ocasionarían sensibles daños, no sólo al interés privado, sino á los intereses públicos que el Estado está en la obligación de fomentar y proteger.

Y terminando con esto cuanto al expediente se refiere, y á fin de evitar repeticiones innecesarias, el Consejo, resumiendo su opinión en términos concretos, es de dictamen que proceda desestimar las reclamaciones formuladas por los representantes de la industria minera y metalúrgica de Linares, y resolver de conformidad en un todo con la propuesta del Negociado de Explotación de ferrocarriles de ese Ministerio.

Y conformándose S. M. el REY (Q. D. G.) y en su nombre la REINA Regente del Reino; con el preinserto dictamen, se ha servido resolver como en el mismo se propone.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 3 de Enero de 1896.—Linares Rivas.—Sr. Director general de Obras públicas.

## ANUNCIOS OFICIALES

Núm. 434

ALCALDIA CONSTITUCIONAL  
de Bráfim

Debiendo procederse á la formación del apéndice al amillaramiento, de la riqueza rústica, urbana y pecuaria de este término municipal para el próximo año económico de 1896-97, se hace saber que los contribuyentes, así vecinos como forasteros, que hayan sufrido alteración en sus riquezas podrán presentarse en la Secretaría de este Ayuntamiento, con los documentos que lo acrediten, en el plazo de quince días. Bráfim 7 de Febrero de 1896.—El Alcalde, Antonio Jané.

Imp. de la Viuda y Herederos de J. A. Nelso.