

Precios de suscripción

Franqueo concertado

Precios de inserción

Pesetas

LOGROÑO	Un mes...	2
	Tres meses	5'50
	Seis meses	10'50
FUERA DE LA CAPITAL	Un mes...	2'50
	Tres meses	7
	Seis meses	12'50
	Un año....	24

Números sueltos, 25 céntimos de peseta cada uno.

# Boletín Oficial

de la provincia de Logroño

Los edictos y anuncios judiciales obligados al pago de inserción, satisfarán 0'15 pesetas por línea, y los no judiciales 0'25, debiendo los interesados nombrar persona que responda del pago en esta Capital.

No se insertará ninguna clase de comunicaciones, ya sean oficiales ó particulares, que no vengan registradas por conducto de las oficinas del Gobierno de provincia.

Las Leyes obligarán en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos á la legislación peninsular, á los 20 días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa. Se entiende hecha la promulgación el día en que termina la inserción de la Ley en la Gaceta. (Artículo 1.º del Código civil.)

SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS,  
EXCEPTO LOS FESTIVOS

Se suscribe en la Secretaría de la Excm. Diputación y en la Imprenta provincial, instalada en la planta baja de la Casa de Beneficencia.

El pago de las suscripciones es adelantado, y los suscriptores de fuera de la Capital, remitirán su importe en libranza del Tesoro ó letra de fácil cobro.

## PARTE OFICIAL

### PRESIDENCIA

DEL

### CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el REY Don Alfonso XIII, la REINA Doña Victoria Eugenia (Q. D. G.) y su Augusto Hijo el Príncipe de Asturias, continúan en Londres sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutan las demás personas de la Augusta Real Familia.

(Gaceta del 5 de Noviembre.)

### ADMINISTRACIÓN CENTRAL

### MINISTERIO DE FOMENTO

### LEY

DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º El párrafo 2.º del art. 22 de la ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904 será sustituido por el siguiente:

«El capital máximo cuyo interés garantiza el Estado no excederá nunca de 80.000 pesetas por kilómetro.»

Art. 2.º El art. 24 de la misma ley citada se entenderá redactado en los siguientes términos:

«Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se reducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

El término constante y el coeficiente del variable se fijarán por el Ministro del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de las líneas.

Podrán modificarse en la licitación en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión no podrán variarse por ningún motivo ni con pretexto alguno durante todo el tiempo que dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá restando del producto bruto el gasto de explotación calculado por la fórmula de que acaba de hablarse, y sin tener en cuenta para nada los intereses de las obligaciones que hayan podido emitirse.»

Art. 3.º Quedan fusionados y constituyendo un plan único de ferrocarriles secundarios subvencionables por el Estado, con garantía de interés en la forma expresada en la ley de 30 de Julio de 1904 y en la presente, los dos planes de dichas vías, respectivamente aprobados: el primero, por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo de 1905, y el segundo, con el carácter de supletorio al anterior, por Real decreto de 2 de Noviembre del mismo año.

Este plan podrá ser adicionado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Comisión técnica creada por la ley de 30 de Julio de 1904, con aquellas líneas que, formando ó no parte del plan general establecido por la de 23 de Noviembre de 1877, hayan sido objeto de concesión que no esté caducada, siempre que lo solicite el concesionario dentro de los tres meses concedidos desde la publicación de esta ley, pero adjudicándose en pública subasta al mejor postor.

Art. 4.º Queda anulado el precepto contenido en los párrafos 3.º y 4.º, art. 21 de la ley varias veces citada de 30 de Julio de 1904, por el que se dispone que el otorgamiento de las concesiones de dichas vías se haga por

grupos de líneas, pudiéndose, por consiguiente, en adelante tramitar el proyecto y, en su caso, autorizar aisladamente la concesión de cada uno de los ferrocarriles que figuren en el plan único á que se refiere el artículo anterior.

En su consecuencia, los preceptos contenidos en los artículos 25, 26, 27 y 29, referentes á los grupos, se entenderán aplicables á las líneas.

Art. 5.º La última parte del párrafo 1.º del art. 2.º, referente á la introducción de material extranjero, quedará redactado en la siguiente forma:

«Tanto el material fijo como el móvil que se empleen en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios serán de producción nacional. Únicamente los artículos cuya fabricación no sea corriente en España podrán importarse del extranjero mediante el abono de los correspondientes derechos de arancel.»

Art. 6.º se autoriza al Gobierno para otorgar concesiones de ferrocarriles secundarios con garantía de interés por el Estado, hasta completar una red de 3.000 kilómetros, sin que pueda rebasar esta cifra hasta que se halle autorizado para ello por una nueva ley. Estas concesiones se harán procurando una equitativa distribución entre las zonas que abarcan las actuales Divisiones de ferrocarriles, y sólo en el caso de haber transcurrido dos años desde la promulgación de esta ley podrán acrecer las porciones no verificadas dentro de alguna zona á las de aquellas que las soliciten en condiciones más económicas para el Estado.

Art. 7.º Quedan subsistentes las disposiciones de la ley de 30 de Julio de 1904, en cuanto no se opongan á las modificaciones establecidas en la presente.

#### ARTÍCULO ADICIONAL

En el término de un mes, á contar desde la promulgación de la presente ley, el Gobierno de S. M. publicará una nueva edición de la de 30 de Julio de 1904, incorporando á ellas las disposiciones de la presente y corrigiendo en los artículos que preceda

los conceptos que por esta última resultan alterados.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Bilbao á bordo del *Giralda*, á treinta de Agosto de mil novecientos siete.

YO EL REY

El Ministro de Fomento,

Augusto González Besada

#### REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento,

Vengo en aprobar provisionalmente el adjunto Reglamento modificado de ferrocarriles secundarios.

Dado en San Sebastián á catorce de Septiembre de mil novecientos siete.

ALFONSO

El Ministro de Fomento,

Augusto González Besada

#### REGLAMENTO PROVISIONAL

para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, reformada por la de 30 de Agosto de 1907.

#### CAPÍTULO PRIMERO

##### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de este Reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios los de motor mecánico definidos con tal carácter en el art. 1.º de la ley de 30 de Julio de 1904, cualquiera que sea el procedimiento que se aplique para la tracción.

Art. 2.º En el aprovechamiento de las obras construidas por el Estado, las Provincias y los Municipios á que el art. 2.º de la ley se refiere, podrán incluirse los edificios lindantes con las carreteras, como casas

portazgos ó casillas de camineros no habitadas que continúen en poder del Estado, aun cuando hubiesen sido entregadas al ramo de Hacienda. El concesionario quedará obligado á conservar por su cuenta la parte de carretera que utilice, y que se especificará en cada caso, y los edificios que ocupe.

El aprovechamiento por las Empresas de ferrocarriles secundarios en beneficio propio del telégrafo y del teléfono para el servicio público, donde no hubiese telégrafo ni teléfono del Estado, se sujetará á las tarifas previamente adoptadas por el Gobierno.

Art. 3.º El precepto de domiciliarse en España y someterse á las leyes españolas que respecto á las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios consigna el artículo 4.º de la ley, se entenderá igualmente aplicable, teniendo en cuenta lo prevenido en el art. 3.º de la misma, á las Compañías y Sociedades que por virtud de transferencias de los derechos de los primitivos concesionarios se constituyan para la explotación de aquellas vías.

Art. 4.º El concesionario procederá en la ejecución de las obras con arreglo á las condiciones de la concesión, y bajo la inspección que corresponde á los Agentes del Gobierno, según determinan la ley general de Obras públicas y su Reglamento correspondiente.

Durante la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas.

Concluidas todas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios que se hubieren construído, entregando á la Dirección general de Obras públicas un ejemplar de cada uno de los indicados documentos y acta de amojonamiento durante el primer año de la explotación del ferrocarril.

Art. 5.º No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del Ministro del ramo, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse al tránsito público, acta que deberá remitir, con su propio informe, á la Superioridad del Gobernador de la provincia respectiva.

Art. 6.º Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo á las tarifas

aprobadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación. Las mismas Empresas formularán los Reglamentos necesarios para el buen servicio de sus líneas, sometiéndolos á la aprobación del Ministro del ramo cuando afecten á la seguridad de la explotación.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones que regulen en España el ejercicio de las distintas profesiones, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de la Compañía.

La inspección de los ferrocarriles secundarios, tanto durante la construcción como en el período de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, cuyos funcionarios tendrán derecho á circular libre y gratuitamente por las líneas.

Los concesionarios abonarán al Estado por este concepto, anualmente y por kilómetro de línea, 15 pesetas durante la construcción y 30 en el período de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo á las disposiciones del capítulo 2.º de la ley, y 30 y 60 pesetas respectivamente cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el capítulo 3.º

La explotación de los ferrocarriles secundarios, en tanto no se diere disposiciones especiales para dichas vías, quedará sujeta á los preceptos establecidos para garantizar la seguridad de la circulación en los ferrocarriles de la red principal ó del servicio general.

Art. 7.º Las Empresas estarán obligadas á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente; siendo de cuenta de las mismas todas las gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias disfrutará de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado, con tal que lleven un distintivo especial, que acordará cada Empresa, y que deberá usarse en todos los actos del servicio.

Art. 8.º La facultad de rebajar la tarifa máxima legal que al concesionario otorga el párrafo 2.º del art. 7.º de la ley se ejercerá con las siguientes condiciones:

1.º La reducción de los tipos kilométricos máximos para todos los transportes y para todos los recorridos, sin alteración en las condiciones de aplicación de la tarifa legal, podrá efectuarse sin otras restricciones que la de dar conocimiento al Gobierno y al público con ocho días de anticipación á la fecha de planteamiento de la rebaja.

2.º La reducción de la tarifa legal en favor de determinadas mercancías, con exclusión de las demás; las rebajas en el transporte de ciertas mercancías ó de todas, exigiendo en cambio un mínimo de peso ó de recorrido, ó ambas cosas á la vez, por cada expedición, y las bonificaciones asimismo para el conjunto de expediciones de una misma mercancía, que durante cierto período de tiempo alcanza un mínimo determinado de peso ó de recorrido, podrán establecerse, con tal de que no se alteren las condiciones legales de aplicación, salvo las limitaciones relativas á la clase de mercancía favorecida y á los mínimos de peso ó de recorrido exigidos, dándose conocimiento al Gobierno, y si transcurridos quince días desde la fecha del aviso no se hubiere recibido orden en contrario.

Las rebajas se anunciarán al público con ocho días de anticipación.

3.º Las tarifas especiales en que se ofrezcan al público rebajas en los precios de concesión á cambio de modificaciones, ventajosas para las Empresas ferroviarias, en las condiciones de aplicación, se sujetarán á reglas especiales que oportunamente se dictarán.

Art. 9.º El expediente de caducidad de una concesión deberá promoverse de oficio, y bajo su más estrecha responsabilidad, ante el Ministerio del ramo por los agentes del Gobierno encargados de la inspección de las obras objeto de aquella tan pronto ocurra cualquiera de los casos previstos en el art. 8.º de la ley; pero si los expresados funcionarios faltasen al cumplimiento de este precepto, podrá solicitarse la caducidad por cualquier entidad ó Corporación, revista ó no carácter oficial.

El funcionario, Corporación ó particular que considere llegado el caso de caducidad acudirá al Ministro del ramo con una exposición razonada, en que se aduzcan los fundamentos de la reclamación.

Se pasará este documento al concesionario para que en el término de quince días conteste á los cargos que se le hagan, y si resultasen méritos para continuar el procedimiento, se abrirá una información por término de treinta días, que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y en que serán oídas previamente la División de ferrocarriles correspondiente y la Diputación provincial, remitiéndose después las diligencias al Ministerio por aquellas Autoridades, con su propio informe.

Se pasará de nuevo el expediente al concesionario, dándole un plazo que no podrá exceder de treinta días, para que exponga en su defensa cuanto considere del caso, y después se oirá al Consejo de Obras públicas y á la Comisión permanente del de Estado; resolviendo, en vista de todo, el Ministro del ramo lo que entienda procedente.

Esta resolución pondrá término al expediente en la vía gubernativa, cabiendo, por tanto, contra ella el recurso contencioso dentro del plazo legal.

Art. 10. Así que una concesión se declare definitivamente caducada, y caso de que existan obras ejecutadas, el Ministro del ramo, en el término de ocho días, designará el Ingeniero de Caminos al servicio del Estado que ha de verificar la valoración de aquéllas, invitando al propio tiempo al ex concesionario á que en el término de otros quince días nombre perito que le represente en la tasación; advirtiéndole que si dejase de hacerlo se entenderá que otorga su representación al Ingeniero á quien se ha conferido la del Estado.

Art. 11. Si el ferrocarril cuya concesión ha sido caducada no hubiera llegado á abrirse á la explotación, la tasación se practicará teniendo en cuenta los gastos del proyecto, los terrenos ocupados y las obras ejecutadas, valoradas, así como los materiales de construcción y de explotación existentes, á los precios del presupuesto que acompañó al proyecto.

Si el ferrocarril se hallare ya en explotación, la tasación se basará en los productos líquidos que rinda, teniendo en cuenta su probable aumento ó disminución en un plazo prudencial; en el tiempo durante el cual el futuro concesionario podrá disfrutar tales productos, ó sea el número de años de duración que restan de la concesión, y en el estado de las obras, como elemento influyente en los desembolsos que habrá de hacer el concesionario para mantener la explotación en buenas condiciones.

A la tasación se unirá en todos los casos una Memoria explicativa de los procedimientos seguidos y operaciones ejecutadas para verificar aquélla, acompañando asimismo los planos y dibujos necesarios para la completa inteligencia del asunto.

Si hubiese divergencia entre el Ingeniero del Estado y el representante del ex concesionario respecto á la tasación, cada uno de aquéllos redactará por separado su Memoria, haciendo constar los extremos acerca de los cuales exista la disidencia y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después, sobre la medición y valoración y sobre las reclamaciones del ex concesionario en su caso, el dictamen de Obras públicas, y el Ministro resolverá por medio de una Real orden lo que entienda procedente.

Art. 12. La valoración de las obras y material hecha con arreglo á las prescripciones del artículo anterior servirá de base á la aplicación de los artículos 10 y 11 de la ley.

Art. 13. A instancia del concesionario, podrá el Ministro del ramo, previo informe del Consejo de Obras públicas, otorgar una prórroga de los plazos fijados en la concesión para dar principio ó ejecutar una parte ó



## DE LA PROVINCIA DE LOGRONO

JUEVES 7 DE NOVIEMBRE DE 1907

### TELEGRAMA OFICIAL

Ministro Gobernación

á Gobernador civil

5—21'15

#### SENADO

Bajo la presidencia del General Azcárraga se abre la sesión á las tres y cincuenta y cinco minutos.

El Sr. Sardá, en nombre de la minoría republicana, se adhiere al acuerdo de ayer sobre la gratitud de España al Gobierno y Cámaras de la República Argentina, por haber votado socorros para los inundados.

Se aprueban definitivamente los proyectos de ley sobre concesión de ferrocarriles eléctricos y subterráneos y sobre el pago del impuesto de derechos reales.

Se suspende la sesión para que se reúnan las secciones y luego se reanuda para dar cuenta de los trabajos realizados por éstas y se levanta.

#### CONGRESO

Se abre la sesión en esta Cámara á las tres veinticinco, bajo la presidencia de D. Eduardo Dato.

El Conde de Pignatelly denuncia una corta fraudulenta de pinos en la provincia de Guadalajara y abusos cometidos por algunas empresas ferroviarias.

El Sr. Junoy pide la rebaja del cupo del Ejército pedido para el actual reemplazo en atención á las circunstancias por que atraviesa el país.

Le contesta el Ministro de la Guerra exponiendo los motivos que le impiden atender dicha petición.

El Sr. Pedregal se adhiere al ruego del Sr. Junoy y reclama documentos para discutir el asunto.

El Sr. Burgos, en nombre de los Diputados de Huelva, pide al Ministro de Marina que se entere de lo ocurrido en Ayamonte con motivo de la pesca.

El Ministro de Marina defiende la conducta observada por el Comandante de Marina para hacer cumplir las leyes.

El Sr. Limón defiende á los pescadores de Ayamonte.

El Sr. Corelle pide que se fomente la cría caballar, contestándole el General Primo de Rivera, diciendo que el Estado hace todo lo posible para mejorarla.

El Sr. Llorente pide que se active la causa incoada por falsificación del Censo electoral en Madrid.

Le contesta el Ministro de Gracia y Justicia ofreciendo procurar activarla.

El Sr. Burell explanó una interpelación sobre la subvención concedida á la Sociedad Hispano-Africanista, y dice que en el Real decreto no se justifican debidamente los motivos de la concesión, y hacer notar la diligencia para tramitar la solicitud del Sr. Gull y que no se oyese al Ministerio de Fomento como se interesaba en el informe que figura en el expediente.

Leyó algunos párrafos del señor Maura acerca de las grandes compañías y elogió la Memoria del señor Saavedra, añadiendo que la concesión se ha hecho sin garantías ni competencia.

Dijo que la concesión significa un error incomprensible ó abuso de poderes.

El Ministro de Estado contestó diciendo que se establece un alcance de la concesión que no se refiere al Muni ni á las islas de Annobon y Corisco.

Sostiene la necesidad intermediaria para los servicios que el Estado no pueda realizar directamente.

Manifiesta que la concesión no debe regirse por el decreto del señor Bravo Murillo sobre contratación de servicios públicos.

Dice que los puertos de Africa deben convertirse en comerciales, siendo precisas las obras que tienen que hacerse con capitales españoles.

Añadió que no había proposiciones análogas á la del Sr. Gull, y que si se presentan serán atendidas.

Terminó manifestando que el sistema de conceder subvenciones á las grandes Compañías está admitido en todos los países colonizadores.

Rectifican el Sr. Burell y el Ministro de Estado.

Se reanuda el debate sobre el proyecto de Administración local, y el Sr. Lombardero, en consideración á que la Cámara tendrá verdaderos deseos de oír al señor Azcárate, renuncia al uso de la palabra.

El Sr. Azcárate dice que en algunas cosas hablará en nombre de toda la minoría republicana, y en otras en nombre de la mayor parte de los Diputados de la minoría.

Dice que los partidos turnantes confunden la descentralización con la autonomía local.

Hace luego una reseña histórica del Municipio, expresando la teoría de que el Municipio es materia de derecho político y en lo referente á la hacienda del derecho civil.

Afirma que á pesar de la buena orientación del Presidente del Con-

sejo se nota en el proyecto una preocupación tradicional.

Considera que es un mal la dependencia de los organismos locales en el poder ejecutivo.

Hizo notar la coincidencia de todas las oposiciones en determinados puntos del proyecto y pregunta que si se podrán ó no esperar modificaciones esenciales.

Habló del problema regionalista, haciendo abstracción del problema catalán y admitió la necesidad de organismos intermedios entre el Municipio y el Estado.

Expresó su simpatía por el movimiento regionalista dentro de la unidad de la patria y de la soberanía del Estado.

Dijo que hay que reconocer la realidad y cuál es el programa mínimo y el máximo, y sostuvo que estando vivo el derecho foral podrían establecerse comisiones regionales que preparasen la reforma.

Añadió por último que para resolver el problema no hay más camino que con amor y templanza desarrollar el asunto que se debate.

Terminó su discurso declarando que sus palabras se han inspirado como siempre en su amor á la patria.

Se suspende el debate, acordándose que mañana se reúnan las secciones y se levanta la sesión á las ocho y veinticinco de la noche.

IMPRESA PROVINCIAL



DE LA PROVINCIA DE LOGRONO

1907

TELEGRAMA OFICIAL

sejo se nota en el proyecto una...
Considero que es un mal la de...
pendencia de los organismos loca...
tes en el poder ejecutivo.

domina la necesidad intern...
para para los servicios que si...
Estado no pueda realizar direc...
mente.

El Sr. Muñoz en nombre de los...
Diputados de la provincia pide al Mi...
nistro de Marina que se entere de...
lo ocurrido en Avellaneda con no...

SENADO
Bajo la presidencia del General...
Asistió a esta sesión a las...
tres y cincuenta y cinco minutos.

IMPRESA PROVINCIAL

la totalidad de las obras, si lo encuentra justificado, y siempre que el motivo de la falta de cumplimiento por parte del concesionario no sea alguno de los enumerados en el párrafo 3.º del art. 12 de la ley; pero nunca la prórroga podrá exceder del tiempo señalado en la concesión para el plazo respectivo. Para concederlas de mayor amplitud u otorgar otras nuevas será indispensable una ley.

Art. 14. Podrá igualmente el Ministro del ramo otorgar al concesionario por una sola vez un plazo prudencial, que nunca podrá exceder de seis meses, para que subsane las deficiencias que se observen en una línea cuya explotación no se ajuste á los términos prescritos en el pliego de condiciones de la concesión.

Art. 15. En todos los casos, terminadas que fueren las prórrogas ó los plazos otorgados al concesionario para colocarse en situación legal sin que aquél hubiese cumplido su compromiso, se decretará la caducidad de la concesión.

Art. 16. El día en que expire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencias, según las condiciones estipuladas, á quien el Ministro del ramo designare, mediante inventario detallado y con arreglo á las instrucciones especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro, sin cuya prebación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oído el Consejo de Obras públicas.

## CAPÍTULO II

### DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS SIN SUBVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría se dirigirá al Ministro del ramo una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará de cuatro documentos que especifica el artículo 17 de la ley, y además de las tarifas que el peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril, descomponiendo los precios en los dos conceptos de peaje y de transporte.

Se presentarán tantos ejemplares del proyecto cuantas fueren las provincias á que el mismo afecte.

Cuando se proyecte ocupar alguna extensión del dominio público, aprovechar obras del Estado, de la Provincia ó del Municipio ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se agregará también el documento que acredite haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra; y si se pretendiere hacer uso del derecho de expropiación forzosa, se acompañará además una relación, por términos

municipales, de los propietarios cuyas fincas hubieren de ser ocupadas.

Art. 18. Si no se solicitase la ocupación de terrenos u obras del Estado, de la Provincia ó del Municipio, el Ministro del ramo remitirá desde luego al Gobernador de la provincia correspondiente el proyecto y documentos á que se refiere el artículo anterior para que proceda á la información prevenida en la ley general de Obras públicas.

El Gobernador anunciará en el *Boletín oficial* la petición de concesión solicitada, con la lista nominal en su caso de los interesados en la expropiación, señalando un plazo prudencial, que no deberá exceder de un mes por cada 30 kilómetros, para que el peticionario verifique el replanteo de la línea, y otro de un mes, como máximo, para que los propietarios ó sus representantes presenten ante los Alcaldes respectivos las reclamaciones que estimen pertinentes.

Se pasará después el expediente al peticionario para que se haga cargo y conteste, dentro del término de quince días, á las reclamaciones aducidas; y el Gobernador, dentro de los treinta días siguientes, oídos la Comisión permanente de la Diputación provincial y los Ingenieros Jefes de la División y de la provincia, remitirá las diligencias, con su propio dictamen al Ministro del ramo, el cual, después de oír al Consejo de Obras públicas respecto á todo lo actuado y á las condiciones á que debe sujetarse la concesión, otorgará ésta, caso de que así procediere.

Art. 19. En el caso de que se pretenda la ocupación de terrenos u obras del Estado, de la Provincia ó del Municipio, tan pronto como se reciba en el Ministerio del ramo la petición de la concesión, se anunciará en la GACETA DE MADRID y en el *Boletín oficial* de la provincia correspondiente, dando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

Si dentro de este plazo no se presentase ninguna nueva, se procederá respecto á la primera como previene el artículo anterior; pero si se formularan otras, las diligencias todas que en dicho artículo se expresan se llevarán á cabo simultáneamente respecto á todos los proyectos en competencia, debiendo extenderse las informaciones y dictámenes á la comparación entre ellos, desde el punto de vista de la pública conveniencia; á fin de elegir el que mayores ventajas ofrezca y otorgar á su autor, en consecuencia, la concesión.

En igualdad de circunstancias, se dará la preferencia al que primeramente se hubiere presentado.

Art. 20. En todos los casos, la concesión será otorgada por medio de una Real orden que se publicará en la GACETA DE MADRID; pero cuando implique la ocupación de terrenos u obras del Estado ó la expropiación

forzosa del dominio privado, habrá de darse cuenta de ella á las Cortes, en virtud de lo que dispone el artículo 15 de la ley, y no será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

## CAPÍTULO III

### DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 21. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan adjunte á este Reglamento, en el que se hallan refundidos los planes *principal* y *supletorio* aprobados respectivamente por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre de 1905.

Las concesiones aisladas de las líneas incluídas en el plan refundido se irán otorgando por el orden en que se soliciten, ateniéndose á lo dispuesto en el art. 6.º de la ley de reforma de 30 de Agosto de 1907, hasta que se haya alcanzado la longitud total de 3.000 kilómetros que prescribe la ley.

Art. 22. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

Se fijarán por el Ministerio del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de la línea correspondiente.

Podrán modificarse en la licitación, según dispone el art. 27 de la ley, en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión no podrán variarse, por ningún motivo ni con pretexto alguno, durante todo el tiempo que dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá restando del producto bruto el gasto de explotación, calculado por la fórmula que acaba de hablarse.

Art. 23. Cuando el producto líquido, así determinado, no llegue al 4 por 100 del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para completar aquella cifra, la cual, con arreglo á lo prevenido en el párrafo 2.º del art. 24 de la ley, debe considerarse como máximo de lo que el Gobierno se compromete á abonar, aun en el caso de que el producto líquido resulte negativo por ser mayor el gasto de explotación que el producto bruto.

Si el producto líquido kilométrico llegase al expresado 4 por 100, ó excediese de esta cifra, el Gobierno no abonará cantidad alguna al concesionario; pero éste tendrá derecho á percibir el rendimiento íntegro mientras no exceda del 8 por 100 del capital

garantizado. Rebasada esta cifra, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiere entregado, cualquiera que fuere el plazo necesario para completar el reintegro.

El Estado se reserva el derecho de inspeccionar la recaudación de los productos brutos del ferrocarril y de comprobar sus resultados.

Art. 24. La liquidación de las cantidades que el Gobierno debe abonar á los concesionarios, ó que éstos hayan de ingresar en el Tesoro por vía de reintegro como consecuencia de los resultados de la explotación en cada año, se practicará por las Divisiones de ferrocarriles, con audiencia del concesionario, durante el mes de Enero inmediato, teniendo en cuenta las observaciones de aquél y los datos relativos á los productos brutos de la anualidad anterior, que deberán obrar en poder de la División respectiva, como resultado de su inspección.

Las expresadas Divisiones expedirán, bajo su responsabilidad, un certificado de los resultados de la liquidación, y les remitirán al Ministerio del ramo, que, previo su examen y aprobación, si procede, según el caso, mandará expedir el oportuno libramiento á favor del concesionario ó pasará aviso al Ministerio de Hacienda respecto á la cantidad que aquél debe ingresar en el Tesoro.

La liquidación relativa á la fracción de año que puede resultar, si la fecha de terminación del período de garantía no fuere la de 31 de Diciembre, se practicará durante el mes siguiente al de terminación del expresado período.

Art. 25. El cargo de Delegado á que se refiere el art. 25 de la ley habrá de recaer precisamente en un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Al efectuar su nombramiento, se fijará la gratificación que haya de disfrutar por el desempeño de esta comisión extraordinaria, y que será abonada por el ferrocarril intervenido.

Por virtud de su cargo formará parte del Consejo de administración de dicho ferrocarril y tendrá derecho á inspeccionar todos los servicios, y muy especialmente la recaudación de productos.

Art. 26. Los particulares y Compañías que para practicar el estudio de las líneas comprendidas en el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados deseen disfrutar las ventajas y facilidades á que se refiere el art. 57 de la ley general de Obras públicas, deberán acudir al Ministerio del ramo solicitando la correspondiente autorización, que les será concedida mediante fianza para responder de los perjuicios que con sus operaciones puedan causar. El importe de dicha fianza se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las circunstancias especiales del terreno que

haya de atravesar el trazado. Será devuelta al solicitante cuando presente certificación de haber satisfecho todos los perjuicios que hubiese causado.

La autorización se publicará en la GACETA DE MADRID y en los Boletines oficiales de las provincias interesadas. Su alcance se limitará única y exclusivamente a otorgar al solicitante, como queda dicho, las ventajas que indica el art. 57 de la ley general de Obras públicas, y no será óbice para que el Ministerio conceda autorizaciones análogas para practicar el estudio de la misma línea á otros particulares ó Compañías que le solicitaren.

Art. 27. Los documentos de que deberá constar todo proyecto serán los designados en el art. 6.º del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

1.º La Memoria comprenderá la descripción del trazado y la de las obras de mayor importancia, el número, clase y situación de las estaciones y los estados de alineaciones y rasantes, con expresión de los radios de las curvas en las primeras.

2.º En los planos figurarán el general y el perfil longitudinal de toda la línea, así como los planes y perfiles por trozos, y en los correspondientes á las obras de fábrica, incluidas las estaciones y tipo de vis, habrán de constar todos los detalles y acotaciones necesarios para dar completa idea de los proyectos.

3.º En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras y se detallarán los requisitos á que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente á su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.º El presupuesto contendrá los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demás datos necesarios para dar á conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo á los formularios que en la actualidad rigen para la formación de proyectos de ferrocarriles ó á los que en lo sucesivo se prescriban.

Art. 28. A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.º Una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril se conceptúe necesarios.

2.º La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, acompañada de las condiciones para su aplicación.

3.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la

tarifa, las utilidades que podrá reportar la obra.

Art. 29. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo á los interesados, haciendo constar el día y la hora en que los hubieren entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Inmediatamente que se presente un primer proyecto para una línea, se anunciará la presentación en la GACETA DE MADRID y en los Boletines de las provincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de treinta días para la admisión de otros proyectos en competencia.

Art. 30. Transcurrido el plazo de treinta días expresado en el artículo precedente, el proyecto ó proyectos que se hubiesen presentado serán remitidos al Ingeniero Jefe de la División correspondiente para que proceda á su confrontación en el terreno, con el fin de cerciorarse de la exactitud de los datos que contengan. Los gastos que ocasionaren las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo á lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado dictamen, que remitirá al Gobernador respectivo.

Art. 31. Se procederá después á una información pública, que dirigirán los Gobernadores, y cuya duración no habrá de exceder de treinta días, y en la cual habrán de emitir dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros Jefes de las provincias acerca de las circunstancias todas del proyecto ó proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Los Gobernadores elevarán los resultados de la información, con su propio dictamen, acompañando los proyectos que hubiesen recibido de los Ingenieros Jefes al Ministro del ramo, quien, después de oír al Consejo de Obras públicas, decidirá acerca del proyecto que deba ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones necesarias, será aprobado sin más trámite, devolviéndose los demás proyectos á los respectivos autores, que no tendrán derecho á reclamación ni indemnización de ninguna especie. Pero si del expediente resultase la necesidad ó la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá á su autor para que haga las reformas oportunas dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectúa, se considerará desechado el pro-

yecto, y se acudirá al autor del segundo proyecto en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias será siempre preferido el proyecto que se hubiese presentado con anterioridad.

Art. 32. Eligido y aprobado el proyecto, se procederá á su tasación con arreglo á lo prevenido en el artículo 35 del Reglamento para ejecución de la ley general de Obras públicas, teniendo en cuenta que el precio máximo de 500 pesetas por kilómetro que fija el art. 27 de la ley de Ferrocarriles secundarios debe entenderse que se refiere exclusivamente á los gastos de formación del proyecto propiamente, sin excluir en ellos los de confrontación y tasación.

Art. 33. Aprobado el proyecto de una línea podrá procederse á la subasta de su concesión, que se anunciará con tres meses de anticipación.

En el anuncio de la subasta deberá hacerse constar: 1.º, el capital de construcción, cuyo interés anual al 4 por 100 garantiza el Estado; 2.º, las demás subvenciones, si las hubiere, ofrecidas por las Diputaciones, Ayuntamientos ó particulares; 3.º, la fórmula, por medio de la cual habrán en su día de deducirse los gastos de explotación de los productos brutos; 4.º, los plazos en que haya de darse principio y término á las obras y la fórmula de progreso de estas; 5.º, las tarifas especiales, con arreglo á las cuales habrá de prestar el concesionario los servicios del Estado, como conducción del correo, de preses, penados y demás transportes; y 6.º, la suma (1 por 100 del presupuesto) que deba ser previamente depositada para tomar parte en la subasta.

Art. 34. La concesión se otorgará al mejor postor, y la licitación versará sobre disminución del capital, cuyo interés garantiza el Estado, disminución asimismo del plazo de la concesión y modificación de la fórmula por la que hayan de calcularse los gastos de explotación en forma que resulten éstos aminorados.

Art. 35. A toda modificación en las tarifas que trata de llevarse á efecto como consecuencia de las revisiones á que se refiere el art. 23 de la ley habrá de preceder una información, en que se oiga precisamente á la Empresa concesionaria, á las Cámaras de Comercio y Diputaciones de las provincias que atravesase el ferrocarril, al Ingeniero Jefe de la División, á los Gobernadores y al Consejo de Obras públicas.

Terminada la información, se determinarán en su caso por medio de un Real decreto las modificaciones que deban de hacerse en las tarifas, y si la Empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministerio del ramo á las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarlas á efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior al de la

revisión y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieren tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.

Art. 36. Con arreglo á lo dispuesto en el art. 5.º de la ley de reforma de 30 de Agosto de 1907, todo el material, tanto el fijo como el móvil, que se emplee en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios, serán de producción nacional, exceptuándose únicamente los artículos cuya fabricación no sea corriente en España. El Ministro de Fomento, no obstante, podrá relevar de esta obligación al concesionario en los casos en que se demuestre, á instancia de este último y mediante la oportuna información, que los precios del material de que se trate colocado al pie de obra exceden (en igualdad de condiciones) á los extranjeros similares recargados con los importes de los derechos arancelarios, del cambio monetario y del transporte correspondiente.

La adquisición del material en el extranjero podrá asimismo concederse, y aun obligarse, por el Ministro de Fomento, cuando resulte comprobado por el expediente que se incoe al efecto que el producto nacional carece de las condiciones de seguridad y buena calidad que se estimen necesarias.

Art. 37. Aparte de lo dispuesto en el artículo anterior, debe entenderse que la adquisición del material para la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios quedará sujeta á lo que sobre este asunto en general establezca el Reglamento que se dicte para la ejecución de la ley de 14 de Febrero de 1907 sobre protección á la producción nacional.

Madrid 14 de Septiembre de 1907.  
=Aprobado por S. M.= Augusto GONZÁLEZ BESADA.

(Gaceta del 15 de Septiembre.)

ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL

TESORERÍA DE HACIENDA

2340

Por orden de la Dirección general del Tesoro público fecha 31 de Octubre último, ha sido nombrado D. Miguel Busto Fernández, mozo de Caja de la Tesorería de Hacienda de esta provincia, con carácter provisional por ser urgente su provisión y con el sueldo de seiscientos veinticinco pesetas anuales.

Lo que se anuncia en este periódico oficial en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 4.º de la ley de 19 de Julio de 1904.

Logroño 4 de Noviembre de 1907.—El Tesorero de Hacienda, Manuel Gutiérrez.—V.º B.º: El Delegado de Hacienda, L. Rivas.

IMPRESA PROVINCIAL