

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

SE PUBLICA TODOS LOS DIAS EXCEPTO LOS FESTIVOS.

ADVERTENCIA OFICIAL.

Las leyes y disposiciones generales del Gobierno son obligatorias para cada capital de provincia desde que se publican oficialmente en ella, y desde cuatro días después para los demás pueblos de la provincia. *Ley de 28 de Noviembre de 1837.*

Las disposiciones de las autoridades, excepto las que sean á instancia de parte no pobre, se insertarán oficialmente, como asimismo cualquier anuncio concerniente al servicio de la Nación que firme de las mismas; pero los de interés particular pagarán su inserción, entendiéndose en ese caso con el Editor del BOLETÍN.

Suscripción en Santander.—Por un año 36 pesetas; por seis meses 20 idem; por tres meses 12 idem.

Suscripción para fuera.—Por un año 43 pesetas; por seis meses 23 idem; por tres meses 13 idem.

Se suscribe en la imprenta de DON SALVADOR ATIENZA, LOPE DE VEGA, NÚM. 4. El pago de la suscripción será adelantado.—No se admite correspondencia oficial de los Ayuntamientos, quienes deberán dirigirla precisamente al señor Gobernador civil.

Los anuncios se insertarán á 10 céntimos de peseta por línea.

Parte oficial.

PRESIDENCIA

DEL

CONSEJO DE MINISTROS.

S3. 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 24 de Junio.)

MINISTERIO DE FOMENTO.

REAL DECRETO.

En nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en autorizar al Ministro de Fomento para presentar á las Cortes un proyecto de ley para la construcción de una red general de ferrocarriles, de coste reducido, dedicada al servicio público.

Dado en Palacio á quince de Junio de mil ochocientos ochenta y nueve.

MARÍA CRISTINA

El Ministro de Fomento,

J. José Alvarez de Toledo y Acuña.

A LAS CORTES.

Nunca como ahora ha reclamado la opinión remedios eficaces y positivos para los elementos de producción y riqueza de nuestro país que, por circunstancias que están muy lejos de ser accidentales y pasajeras, y que antes al contrario presentan la gravedad y trascendencia que caracterizan las situaciones permanentes, vienen de día en día y siempre con mayor urgencia, exigiendo la atención y el auxilio del Gobierno.

Entre los diversos medios que pueden proponerse para alcanzar los provechosos resultados que el país reclama, y para modificar y aliviar la situación de la industria y de la agricultura, no hay seguramente otro que conduzca mejor y más rápidamente á estos fines que el abaratamiento de los transportes, cuyo elevado precio, gravando hoy de un modo enorme todos nuestros productos, los coloca en condiciones muy desfavorables para la competencia en el mercado. La actual red de ferrocarriles, que alcanza una longitud de cerca de 10.000 kilómetros, realizada á costa de grandes sacrificios y en épocas azarosas, por lo cual no debe escatimarse el aplauso á los que supieran vencer las dificultades de períodos de revueltas apenas interrumpidas, es hoy á todas luces insuficiente. Así lo comprendió un ilustre Ministro de Fomento, el Sr. Navarro y Rodrigo, que presentó á las Cortes un proyecto de ley sobre ferrocarriles secundarios, cuyo principal objetivo era el de hacer frente de un modo resuelto á la necesidad ya sentida de llevar elementos de progreso y un alivio eficaz y seguro á gran número de regiones, cuyo aislamiento tiene tan graves consecuencias para su prosperidad.

El estudio que las Cortes, primero, y el Ministro que suscribe después, han hecho de este proyecto, han demostrado tanto su mérito indiscutible como la conveniencia de introducir en él algunas modificaciones que, sin variar esencialmente el pensamiento que lo informa, respondan á exigencias que se han hecho patentes desde que fué presentado á las Cortes en 1888.

La necesidad de auxiliar por medios más ó menos directos la construcción de las vías férreas se ha reconocido en todo tiempo, aun tratándose de líneas cuyo porvenir económico había de ser más próspero que el que puede racionalmente esperarse de la reducida importancia que el tráfico alcanza en muchas regiones, á las que sin embargo no es ya posible privar por más tiempo de las ventajas de la comunicación ferroviaria. Las mismas causas que impulsaron á nuestros legisladores desde 1855 á otorgar toda suerte

de auxilios á la construcción de ferrocarriles, duran todavía en los momentos actuales, por lo que no es posible prescindir de un medio de subvención para la red que ahora se proyecta. El sistema propuesto por el proyecto de ley de que se ha hecho referencia, es sin duda alguna aceptable por sí mismo y por la forma con que se desarrolla su aplicación, y por lo tanto en este se mantiene un determinado interés de garantía á los capitales que hayan de invertirse en la construcción de los nuevos ferrocarriles, aceptando para tal interés el tipo de 5 por 100 como base y punto de partida sobre que han de versar las subastas que precedan á las concesiones. En este punto no se introduce variación alguna; en el que se hace una, que es preciso consignar, es de la duración de la garantía. En el anterior proyecto se fijaba en diez años, que la Comisión del Congreso de los Diputados elevó á quince; en el nuevo proyecto se va más allá, elevándolo hasta veinte años con el propósito de asegurar más la realización de las concesiones y con el convencimiento de que aun así ha de resultar en definitiva beneficioso para el país el sacrificio que por de pronto representa el pago de esta garantía en los casos en que sea preciso hacerla efectiva, dadas las ventajas que pueden esperarse de las ganancias que han de resultar del desenvolvimiento de tráfico. Además, teniendo en cuenta la mayor utilidad que para las Empresas concesionarias representa el plazo de veinte años, se reduce á sesenta el máximo legal de la duración de estas, en vez de los noventa y nueve que se fijaba, así en el anterior proyecto como en el dictamen de la Comisión parlamentaria.

En el preámbulo de aquel se hace mérito con sumo acierto del número de líneas del plan vigente de vía ancha que se encuentran completamente olvidadas, sin que á pesar de la subvención ofrecida por leyes especiales, algunas de las cuales datan de larga fecha, hayan logrado despertar ni el interés individual, ni el de las provincias que habían de resultar más inmediatamente beneficiadas; de aquí

que para evitar que idéntico fenómeno se produzca con algunos de los ferrocarriles que ahora se proyectan, se procure que líneas de porvenir más precario vayan en la misma concesión unidas á otras de gran tráfico, cuyos rendimientos compensen la desfavorable condición de las primeras; y con este fin, el Ministro que suscribe, en el articulado del proyecto que tiene la honra de presentar á las Cortes, ha cuidado de consignar aquellas bases que ha juzgado más convenientes á la realización de este propósito. Propónese, pues, que las concesiones de los ferrocarriles secundarios puedan hacerse por líneas aisladas ó grupos de líneas; pero para no dejar á la voluntad y arbitrio, casi exclusivo del Ministro de Fomento, el dotar ó no de ferrocarriles á determinadas localidades, se ha creído indispensable añadir que ante todo y por diferentes veces se procure llevar á cabo las concesiones por medio de grandes agrupaciones de líneas que comprendan las de varias provincias limítrofes; y de tal modo combinadas que no resulte ninguna aislada y fuera del concierto que ha de constituir el plan general de aquellos ferrocarriles, y que solo después de diversas tentativas se pueda en último lugar acudir á concesiones de líneas aisladas.

Además, con el fin de que la gestión del Gobierno y más especialmente la del ministro de Fomento, aparezca enteramente diáfana y transparente ante la opinión pública, en el nuevo proyecto se concede á la iniciativa particular acción directa para presentar bajo la base de sólidas garantías proposiciones solicitando la construcción de grandes agrupaciones de líneas, cuyas proposiciones se harán públicas en la *Gaceta de Madrid*, para el debido conocimiento del país.

Las grandes esperanzas que en la construcción de los ferrocarriles secundarios se cifran, y los propósitos del Gobierno de S. M., no se verían satisfechos si no se atendiese en primer término á que la realización de estos proyectos se efectúe en el plazo más breve posible, no solo por ser urgentes los beneficios que todos prome-

ten, sino porque es preciso ponernos pronto al nivel de las demás naciones, si no queremos marchar e instantemente detrás de todas, rendidos por la fatiga de caminar á la zaga de las que, merced á un esfuerzo y á un vigor que ciertamente no faltan á nuestro pueblo, han sabido conquistar los primeros puestos á la cabeza de la civilización.

Con este proyecto se abre la puerta á las grandes concesiones cuya magnitud se alienta y estimula con determinadas ventajas en la percepción de la garantía de interés, constituyendo á la vez un verdadero centro de atracción á los grandes capitales, hoy improductivos, en los principales mercados: de este modo se conseguirá no solo construir pronto sino también construir barato, como es lícito presumirlo al considerar el marasmo en que se hallan los negocios en Europa, y el gran aliciente que ha de ofrecer la riqueza metalúrgica, hoy apenas explotada, que encierra nuestro suelo.

Poco queda que añadir á lo expuesto, pero la compatibilidad de la subvención del Estado con las que puedan conceder las diputaciones provinciales y los Ayuntamientos, establecida por la Comisión del Congreso, exige ser examinada con algún detenimiento. La regla 3.^a del art. 5.^o del referido dictamen admitió la posibilidad de que pudieran sumarse ambas subvenciones, y el Ministro que suscribe, reconociendo, como reconoce, los elevados propósitos en que la Comisión se inspiró, estima que ha de ser más conveniente establecer como única subvención la del Estado, fundándose para ello en la necesidad de reducir, en cuanto sea posible, las cargas que pesan sobre los pueblos, porque juzga además preciso no poner al alcance de las manos de los concesionarios todos aquellos medios que pudieran utilizarse para gravar acaso excesivamente los por lo general exhaustos erarios provinciales y municipales, dando de paso lugar á operaciones más ó menos hábiles, muchas veces incorrectas y siempre perjudiciales á los intereses públicos.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la deliberación de las Cortes el adjunto proyecto de ley.

Madrid 15 de Junio de 1889.—J. EL CONDE DE XIQUENA.

PROYECTO DE LEY

CAPÍTULO PRIMERO

De los ferrocarriles secundarios.

Artículo 1.^o La presente ley tiene por objeto promover y llevar á efecto en la península é islas adyacentes la construcción de una red general de ferrocarriles de coste reducido, destinados al servicio público. El ancho de la vía de estos ferrocarriles, ó sea la distancia entre los bordes interiores de las barras carriles, será de un metro.

Art. 2.^o Los ferrocarriles secundarios que de esta ley se derivan, serán subvencionados por el Estado en la forma que en la misma se determina.

Art. 3.^o Se autoriza al Ministro de Fomento para formar el plan general de ferrocarriles secundarios á que el artículo anterior se refiere.

Art. 4.^o En este plan general podrán incluirse líneas comprendidas en la red de vía ancha que actualmente constituye el plan de ferrocarriles de servicio público, siempre y cuando se reconozca la conveniencia de reducir-

las en el ancho de la vía y no haya sido otorgada su concesión.

Art. 5.^o Las disposiciones de la presente ley solamente son aplicables á las concesiones de ferrocarriles secundarios que en lo sucesivo se otorguen por el Ministerio de Fomento.

Art. 6.^o El ancho de la vía de los ferrocarriles secundarios, ó sea la distancia entre los bordes interiores de las barras carriles, será de un metro para todas las líneas comprendidas en dicho plan. Sin embargo, después de hecha la concesión, el Ministro de Fomento podrá, á petición del interesado, autorizar la adopción del ancho de un metro y 67 centímetros en la vía, en vez del de un metro, en el todo ó parte de la línea ó grupo de líneas que hayan sido objeto de la concesión, pero entendiéndose que en ningún caso se alterará por esta causa el tipo de la subvención ni ninguna de las condiciones económicas fijadas para la concesión.

El plan será aprobado por Real decreto acordado en Consejo de Ministros, y formará parte integrante de esta ley, no pudiendo ser alterado sino en virtud de otra.

CAPÍTULO II

De las subvenciones.

Art. 7.^o El Estado subvencionará los ferrocarriles señalados en el plan á que se refiere el artículo anterior, de cualquiera de las siguientes maneras:

1.^a Permitiendo el establecimiento y uso de los ferrocarriles en las carreteras antiguas de primero ó segundo orden, comprendidas en el plan general de las del Estado, cuyo aprovechamiento sea compatible con el del ferrocarril.

2.^a Permitiendo igualmente el establecimiento de ferrocarriles secundarios sobre las carreteras del Estado de tercer orden cuando se reconozca que los intereses generales de las comarcas por donde atraviesan puedan reportar ventajas manifiestas por el cambio y sustitución radical de dichas carreteras por los indicados ferrocarriles.

3.^a Permitiendo también el establecimiento de los ferrocarriles secundarios en otras obras públicas del Estado, cuyo aprovechamiento sea compatible con el de aquellos. Para las líneas que terminen y utilicen obras de puertos y otras análogas, el Ministro de Fomento fijará las condiciones y circunstancias á que habrán de sujetarse, en tales casos, los concesionarios de aquellas líneas, cuya explotación sea mancomunada en determinada extensión.

4.^a Garantizando, durante los primeros veinte años de la explotación de los ferrocarriles secundarios, el interés anual de 5 por 100 el capital que se fije como representativo del coste de construcción, cuyo capital no podrá exceder del que le corresponda á razón de 80 000 pesetas por kilómetro.

El interés anual á que se alude, empezará á devengarse, según los casos, en la forma siguiente:

En el de concesiones que se refieren á una sola línea ó grupo de líneas, cuyo total desarrollo no llegue á 500 kilómetros, cuando se hallen en pública explotación la totalidad de los kilómetros que aquella comprenda.

Para las concesiones superiores á 900 kilómetros y no pasen de 1.000, los intereses anuales se devengarán por cada desarrollo parcial de líneas de 400 kilómetros que se pongan en explotación.

Para las concesiones que lleguen ó

excedan de 1 500 kilómetros, los intereses anuales se devengarán por cada desarrollo parcial de líneas de 300 kilómetros que se abran al servicio público.

Finalmente, para las concesiones que lleguen ó excedan de 2 000 kilómetros, los intereses anuales se devengarán por cada desarrollo parcial de líneas de 200 kilómetros.

Art. 8.^o Con las subvenciones del Estado en calidad de tales solo podrán admitirse procedentes de corporaciones locales las cesiones de terrenos de su propiedad, pero sin que esta circunstancia conceda á dichas corporaciones derecho alguno de intervención ni propiedad en las concesiones á quienes afecte.

Los particulares que quieran, en la forma que tengan por conveniente, auxiliar la construcción de los ferrocarriles secundarios, lo harán en la inteligencia de que los donativos que concediesen no han de producir derecho de ninguna clase sobre las líneas.

Art. 9.^o Se concederán también á las líneas de ferrocarriles secundarios comprendidos en el plan, los beneficios que marcan los números 1.^o, 2.^o y 3.^o del art. 31 de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 10. Para determinar el capital máximo cuyo interés se garantiza, se tendrá en cuenta la longitud ó desarrollo total de la línea ó líneas que entran dentro de cada concesión, que se determinará por el Ministro de Fomento, previos los reconocimientos que estime oportuno practicar por los Ingenieros de Caminos y el informe en pleno de la Junta consultiva del mismo cuerpo.

Por iguales procedimientos el Ministro de Fomento fijará el coste medio kilométrico correspondiente al conjunto de líneas que constituyan la concesión.

Si después de construida la línea ó grupo de líneas de una concesión resultare mayor longitud que la asignada previamente, no se aumentará el capital cuyo interés se garantiza, aun cuando el aumento sea motivado por variaciones de trazado autorizadas por el Ministro de Fomento. En el caso que la longitud resultase por cualquier motivo menor que la asignada de un modo previo, se rebajará de dicho capital la parte que corresponda á la disminución de aquella.

Art. 11. Las concesiones de ferrocarriles secundarios se otorgarán por término de sesenta años y serán precedidas de leyes especiales en que se fijará de una manera terminante:

1.^a La valoración de la utilidad ó economía que representa para el concesionario la carretera ú obras públicas que aproveche.

2.^a El capital máximo, cuyo interés se garantice.

3.^a El gasto anual de explotación por kilómetro que habrá de tenerse en cuenta para los efectos de esta ley y que se compondrá de dos partidas, una de ellas fija é invariable, y otra proporcional al producto bruto que resulte de la explotación de los ferrocarriles.

4.^a La longitud de línea ó grupo de líneas cuya concesión se autoriza.

5.^a El número de kilómetros que anualmente el concesionario deberá construir y poner en explotación con las penas en que incurrirá si así no lo verificara.

Art. 12. El Gobierno abonará íntegramente y durante el plazo fijado de veinte años, el interés estipulado, pero entendiéndose que esto tendrá lugar ínterin que los gastos de explotación sean mayores ó iguales al producto bruto. Desde el momento que

este último resulte mayor que los gastos de explotación, se tendrá en cuenta el exceso como interés ya percibido por el concesionario, y solo quedará obligado el Estado á completar el garantizado con la diferencia.

En cualquier época de la explotación en que resulte que el producto líquido obtenido exceda del 5 por 100 del capital que se garantiza, dicho exceso se repartirá por mitad entre el Estado y el concesionario hasta que el primero se reintegre de las cantidades que haya abonado por razón de la garantía de interés. Una vez verificado el referido reintegro, los productos líquidos de la explotación quedarán en su totalidad á favor del concesionario.

Para el cumplimiento de lo que se determina en los dos apartados anteriores, los concesionarios tendrán la obligación de exhibir ante el Ministro de Fomento ó de sus representantes la cantidad que al efecto de su administración establecieron y de completarla con los datos y antecedentes que aquel crea necesarios, y en el caso de que requeridos por dos veces no cumplieran tales requisitos, hasta llenarlos cumplidamente dejarán de percibir la subvención que disfrutasen.

Art. 13. Las prescripciones que se fijan en el artículo anterior, se aplicarán por razón de cada grupo de líneas que dentro de una misma concesión se pongan en explotación.

CAPÍTULO III.

De las concesiones.

Art. 14. Las concesiones de los ferrocarriles secundarios comprendidos en el plan, podrán hacerse por grupos de líneas, interesando las de una ó más provincias, ó por líneas aisladas.

Corresponde al Ministro de Fomento presentar por iniciativa propia ó á instancia de parte los oportunos proyectos de ley especiales para cada concesión, acompañados de los datos necesarios para determinar las cláusulas que han de constar en dichas leyes. Las peticiones que en aquel sentido se dirijan al Ministro de Fomento irán acompañadas de la carta de pago, justificando haber hecho en la Caja de Depósitos el correspondiente al medio por ciento del importe de las líneas que abracen las peticiones valoradas á razón de 80 000 pesetas por kilómetro. Las referidas peticiones se publicarán por el Ministerio de Fomento inmediatamente de recibidas, en la *Gaceta de Madrid*, y no entrañarán á favor del peticionario ningún género de derechos: los depósitos á que dan lugar les serán devueltos, si lo exigieran, una vez que el Ministro de Fomento presente á las Cortes los correspondientes proyectos de ley de concesión de ferrocarriles á que aquellas se refieran.

Art. 15. El Ministro de Fomento otorgará las concesiones de los ferrocarriles secundarios por grandes agrupaciones de líneas que abracen las de varias provincias, limitadas hasta sumar, por lo menos, aquellas un desarrollo de 2 000 kilómetros, combinando al efecto las provincias que sostienen entre sí frecuentes relaciones, teniendo presente los grandes centros de producción, consumo y exportación, y evitando que pueda quedar aislada alguna provincia.

Art. 16. A los proyectos de ley de que trata el art. 14 se acompañarán los pliegos de condiciones particulares, facultativas y económicas que les correspondan, así como las tarifas máximas que deberán regir dentro de cada concesión.

Art. 17. Aprobados por las Cortes los proyectos de ley á que se refiere el art. 14, el Ministro de Fomento queda autorizado para sacar á pública subasta la construcción y explotación de ferrocarriles secundarios que respectivamente aquellos comprendan, cuyas subastas versarán sobre la rebaja del capital que ha de devengar interés, siempre que la subvención establecida en cada caso consista en la garantía de interés ó en dicha garantía unida al uso y aprovechamiento de cualquier obra pública.

Cuando la subvención consista solamente en el uso y aprovechamiento de obras públicas, las subastas versarán sobre la rebaja de las tarifas máximas.

Las subastas se anunciarán con tres meses de anticipación en la *Gaceta de Madrid*, y para tomar en ellas deberá acreditarse haber depositado el 1 por 100 del importe de las obras ó del que en la ley especial se haya señalado al coste de las mismas.

Los resultados que se obtengan por las indicadas subastas se publicarán inmediatamente por el Ministerio de Fomento en la *Gaceta de Madrid*.

Art. 18. En el caso de quedar por tres veces desiertas las subastas para la concesión de los grupos de líneas á que se refieren los artículos 14 y 17, queda el Ministro de Fomento autorizado á variar la combinación de las provincias y agrupaciones de líneas de que se componga cada proyecto hasta llegar en último lugar al caso de anunciar la subasta por líneas aisladas.

Art. 19. El Ministro de Fomento queda autorizado para otorgar y formalizar las concesiones que motiven las subastas á favor del mejor postor en cada una y con sujeción á las leyes de que dependan.

CAPÍTULO IV

Ferrocarriles secundarios sin subvención

Art. 20. Los ferrocarriles secundarios sin subvención del Estado disfrutará los privilegios siguientes:

1.º Exención de pagar impuesto alguno al Estado por adquisición de inmuebles con destino á la construcción del ferrocarril, así como por razón de beneficios repartidos á sus accionistas ó empresarios: esta exención durará quince años á partir de la fecha de la concesión.

2.º Exención de todo impuesto á favor del Estado sobre el importe de billetes de viajeros y transporte de mercancías: esta exención durará quince años á partir de la fecha en que se abra el servicio público la explotación de toda la línea.

Art. 21. Las empresas concesionarias de ferrocarriles secundarios sin subvención del Estado quedan dispensadas de prestar gratuitamente los servicios de correos, telégrafos, conducción de presos y penados ó cualquier otro del Estado.

Tendrán, sin embargo, obligación de prestar dichos servicios con arreglo á una tarifa especial que fijará antes de la concesión el Ministerio de Fomento, oyendo en caso de creerlo necesario, á los Ministerios respectivos. La remuneración que debe abonarse por servicio de transportes no previstos en dichas tarifas especiales, se fijará de comun acuerdo entre el Ministerio correspondiente y el concesionario: en caso de discordia se oirá al Consejo de Estado y resolverá el de Ministros.

Art. 22. Las corporaciones, Empresas ó particulares que soliciten la ocupación de terrenos de dominio pú-

blico con destino á la construcción y explotación de un ferrocarril secundario sin subvención del Estado, dirigirán su instancia al Ministro de Fomento, acompañada de planos y perfiles del trazado general de la línea y de proyectos detallados de las obras que hayan de establecerse sobre dichos terrenos: se acompañará además documento que acredite haber depositado como garantía de su petición el 1 por 100 del coste de las obras que afecten á los mencionados terrenos.

Art. 23. Si además de la ocupación de terrenos de dominio público se pidiere la declaración de utilidad pública ó si solo se pidiere esta última, el peticionario, sin perjuicio de cumplir lo dispuesto en el artículo anterior y antes de obtener la concesión, se someterá á cuanto sobre el particular previene la ley y reglamento para la expropiación forzosa.

Art. 24. Corresponde al Ministro de Fomento otorgar las concesiones á que se refieren los dos artículos anteriores, oyendo previamente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos y al Consejo de Estado.

Estas concesiones se otorgarán por plazos que no excedan de noventa y nueve años.

Art. 25. Si no se pidiere declaración de utilidad pública, ni ocupación de terrenos de dominio público, la concesión se solicitará y otorgará en su caso, con sujeción á los preceptos del cap. 6.º de la ley general de Obras públicas.

Art. 26. El ancho de los ferrocarriles comprendidos en este capítulo, se fijará en cada caso por el Ministerio de Fomento á propuesta del concesionario, oyendo previamente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos en pleno y al Consejo de Estado.

CAPÍTULO V

Disposiciones comunes á todos los ferrocarriles secundarios.

Art. 27. En la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios, así como en todos los demás puntos no expresados en esta ley, se observarán los preceptos de las dos leyes generales de 23 de Noviembre de 1877 en cuanto sean aplicables y no se opongan á la presente. Se autoriza al Ministro de Fomento para dispensar á las Empresas concesionarias de ferrocarriles secundarios de la observancia estricta del art. 8.º de la ley de Policía de ferrocarriles que trata del cerramiento de estos y régimen de barreras en los pasos á nivel. Al efecto, el Ministerio de Fomento al hacer cada concesión, dictará previo informe en pleno de la Junta consultiva de Caminos, las disposiciones necesarias para garantizar debidamente la seguridad de la circulación.

Art. 28. El Ministro de Fomento modificará el reglamento vigente de policía de ferrocarriles en la parte necesaria para facilitar la explotación técnica de las líneas secundarias, sin perjuicio de la seguridad pública: estas modificaciones y la autorización concedida en el artículo anterior serán aplicables, no solo á las líneas secundarias, objeto de esta ley, sino á todas las que no estén clasificadas como de servicio general.

Art. 29. Quedan derogadas todas las disposiciones legales que se opongan á la presente ley, salvo los derechos adquiridos.

ARTÍCULO TRANSITORIO.

Los expedientes sobre petición de

concesión de ferrocarriles que actualmente se encuentren en curso, se tramitarán y resolverán con sujeción á la presente ley, siempre que puedan ser comprendidos en la misma, y así lo pidan los interesados en término de dos meses, contados desde su publicación.

Transcurrido este plazo sin haberlo solicitado los interesados, los expedientes en curso se tramitarán y resolverán con arreglo á la legislación anterior que les corresponda.

Madrid 15 de Junio de 1889.—El Ministro de Fomento, J. JOSÉ ALVAREZ DE TOLEDO Y ACUÑA.

(Gaceta del 16 de Junio.)

GOBIERNO CIVIL DE LA PROVINCIA DE SANTANDER.

FOMENTO.

Número 4.484.

Don Ubaldo de Azpiazu, Gobernador civil interino de esta provincia.

Hago saber: Que don Antonio de Bruton y Astuy, vecino de Portugalete (Vizcaya), ha presentado una solicitud de registro de 12 pertenencias con el nombre de «Patriaca San José,» de mineral de hierro, al sitio que llaman Monte Grande de la Barilla, término del lugar de Onton, Ayuntamiento de Castro-Urdiales, que linda al Norte con la mina Aurelia, Sur con las minas San Antonio y San Antolin, al Este Costabueca y al Oeste con la mina Natividad.

Verifica la designación en la forma siguiente:

Se tendrá por punto de partida la estaca Noroeste de la mina San Antonio y se medirán al Este 300 metros y se colocará la 1.ª estaca; de esta al Norte 200 metros la 2.ª estaca; de esta al Oeste 600 metros la 3.ª estaca; de esta al Sur 200 metros la 4.ª estaca; de esta al Este 300 metros con los que se llegará al punto de partida cerrando el perímetro de las doce pertenencias solicitadas.

Dicha solicitud fué presentada el día 17 del corriente.

Y habiendo sido admitido por decreto de 22 del mismo, se publica en este periódico oficial en cumplimiento de lo que previene el art. 23 de la ley de minas vigente, para los efectos que expresa el 24 de la misma.

Santander 24 de Junio de 1889.

Ubaldo de Azpiazu.

Número 4.487.

Don Ubaldo de Azpiazu, Gobernador civil interino de esta provincia.

Hago saber: Que don Eusebio Bertis, vecino de Castro-Urdiales, ha presentado una solicitud de registro de 4 pertenencias con el nombre de «Escoria,» de mineral de hierro, al sitio que llaman Monte de Moncalian, Ayuntamiento de Bárcena de Cicero, que linda por todos vientos con terreno comunal y franco.

Verifica la designación en la forma siguiente:

Se tendrá por punto de partida el tronco de una rebolla cortada hace ya tiempo, descortezado y cubierto con césped, marcado con la letra E, en el monte de Moncalian, desde él en dirección al Sur se medirán 100 metros, fijándose la 1.ª estaca; de esta al Este 200 metros 2.ª estaca; de esta al Norte 200 metros 3.ª estaca; de esta al Oeste 200 metros la 4.ª estaca, y de esta con 100 metros al Sur se llega al punto de partida 5.ª estaca, cerrando así el perí-

metro de las cuatro pertenencias solicitadas.

Dicha solicitud fué presentada el día 22 del corriente.

Y habiendo sido admitido por decreto del mismo día, se publica en este periódico oficial en cumplimiento de lo que previene el artículo 23 de la ley de minas vigente, para los efectos que expresa el 24 de la misma.

Santander 24 de Junio de 1889.

Ubaldo de Azpiazu.

COMISION PROVINCIAL DE SANTANDER

SUMINISTROS.

MES DE JUNIO DE 1889.

La Comisión provincial de Santander en unión del Comisario de Guerra,

Certifican: Que según los datos que tienen á la vista de los precios á que se han vendido las especies de suministros en los pueblos cabeza de partido de la provincia, han resultado como término medio los siguientes:

Racion de pan á 28 céntimos de peseta.

Racion de cebada á 1 peseta 5 céntimos.

Racion de paja á 54 céntimos de peseta.

Racion de un litro de aceite á 1 peseta 9 céntimos.

Racion de un quintal métrico de carbon á 9 pesetas 11 céntimos.

Racion de un idem idem de leña á 2 pesetas 26 céntimos.

Racion de un kilogramo de carne á 88 céntimos de peseta.

Racion de un litro de vino á 42 céntimos de peseta.

Y á fin de que dichos precios sirvan para la valoración del suministro hecho por los pueblos de esta provincia en el citado mes á las tropas del Ejército y Guardia civil transeúntes por los mismos, se expide la presente en cumplimiento de la disposición tercera de la Real orden de 22 de Marzo de 1850.

Santander 19 de Junio de 1889.—El Vicepresidente de la Comisión provincial, Joaquin Muñoz.—El Comisario de Guerra, Adolfo de Ípola.—El Secretario interino, Javier de la Revilla.

Providencias judiciales.

CÉDULA DE CITACION.

El Sr. D. Ignacio Jimenez, Juez municipal suplente en ejercicio por ausencia del propietario, en providencia de hoy, dictada en las diligencias instruidas sobre lesiones á Sebastian Gonzalez, ha señalado para la celebración del correspondiente juicio verbal de faltas, acordado por la superioridad el día cuatro de Julio próximo á las diez de la mañana, mandando se cite en legal forma á dicho lesionado y á los presuntos culpables Mateo Gorostola, Benito Abascal Gutierrez, Aurelio Aranaga y Segundo Santiago, y como testigos á Francisco Solana, Bonifacio Agudo y Pedro Bolado. Y como se ignora el domicilio del presunto culpable Benito Abascal Gutierrez, para su citación expido la presente que se insertará en el *Boletín oficial* de esta provincia mediante haber tenido su última residencia en este pueblo, á fin de que comparezca en el local de la audiencia del Juzgado, sito en la casa Consistorial, el día y hora designados con las pruebas que tenga.

Astillero diez y nueve de Junio de mil ochocientos ochenta y nueve.—El Secretario, Faustino García.

Imp. de S. Atienza, Lope de Vega, 4.

DELEGACION DE HACIENDA

DE LA

PROVINCIA DE SANTANDER.

IMPUESTO DE MINAS

1 POR 100 SOBRE EL PRODUCTO BRUTO

CUARTO TRIMESTRE DEL AÑO ECONOMICO DE 1888-89

IMPORTANTE.

RELACION que en cumplimiento á lo que preceptúa el artículo 3.º de la ley de 25 de Julio de 1883, base del impuesto del 1 por 100 sobre el producto bruto de la riqueza minera y de lo prevenido por la Direccion general de Contribuciones en circular de 1.º de Setiembre último, forma esta Delegacion de acuerdo con el Ingeniero Jefe del ramo, de las minas existentes en esta provincia y que vienen siendo objeto de explotacion, en cuya relacion se señala á cada minero por cálculo prudencial la cantidad que debe abonar en el referido cuarto trimestre por el impuesto tambien mencionado, debiendo de hacer presente que al fijar este cálculo sin tener conocimiento del resultado mayor ó menor de la explotacion solo tiene por objeto el servir de antecedente en los casos de reclamaciones por notable diferencia ó por morosidad en la presentacion de las relaciones de productos que los mismos mineros tienen la obligacion de presentar en los diez primeros dias del mes de Julio próximo.

NOMBRE DEL MINERO Ó SOCIEDAD	TÍTULO DE LA MINA	CLASE DEL MINERAL	Cantidad que se les señala por el 1 por 100 del producto bruto como abono durante el cuarto trimestre de 1888-89.	
			A cada mina. Pesetas Cts.	A cada minero. Pesetas Cts.
Real Compañía Asturiana.	Varias de Reocin.	Zinc.	2.600 »	
La misma.	Idem.	Plomo.	200 »	
La misma.	Varias de Comillas.	Zinc	180 »	3 330 »
La misma.	Varias de Udías.	Idem.	350 »	
D. Juan Bailey Davies ó Compañía Setares.	Ceferina é Industria.	Hierro.	1.000 »	1.000 »
El mismo.	Anita y Trinidad.	Idem.	1.850 »	1.850 »
D. José Mac-Lennan.	Chiton 2º y otras dos	Idem.	30 »	30 »
Juan Dúbeda Apecechea.	Benito y Marte núm. 20.	Idem.	20 »	20 »
Telesforo Fernandez Castañeda.	La Luisiana.	Lignito.	10 »	10 »
Sres. William Baird y Compañía.	Desengaño y otras tres.	Hierro.	450 »	450 »
Sociedad Providencia.	Aurora y otras	Zinc y blenda.	100 »	100 »
Sociedad Esperanza.	Superior y otras.	Idem.	150 »	150 »
D. Fernando Calderon de la Barca.	Primera y otras tres.	Zinc.	200 »	200 »
Javier G. de Riancho.	La que lo abarca.	Cobra.	30 »	30 »
Sociedad Campurriana.	Campurriana y otras.	Idem.	40 »	40 »
D. Rufino Ineera.	Deseada y otras cuatro.	Hierro.	40 »	40 »
Sociedad Hughth Lyle Smiyth y Eduardo Paul.	Antonia.	Idem.	40 »	40 »
D.ª Juliana Pineda Dou.	Pepita y más Pepita.	Idem.	50 »	50 »
Sociedad Salinera Montañesa.	Ramon.	Sal.	80 »	80 »
D. Fausto Sanchez Lamadrid.	1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª Imposibles.	Idem.	20 »	20 »
Domingo P. Basterrechea.	Los Mártires y otras	Zinc y blenda.	40 »	40 »
	TOTAL			7.480 »

Al ponerlo esta Delegacion en conocimiento de los interesados por medio de este periódico oficial, debe hacerles saber que el que en el plazo marcado no presente la relacion de productos, tendrá que pasar por la cantidad fijada en el estado que precede, sin derecho á reclamacion alguna, puedan enterarse con más facilidad de las cuotas que se les han impuesto, para lo cual se han teuido en cuenta las relaciones exhibidas por los trimestres anteriores, las estadísticas mineras y cuantos antecedentes y datos existen referentes al caso.

Al propio tiempo se hace saber tambien á todos los mineros de la provincia, que aunque no hayan obtenido producto de sus minas, esto no les exime del deber de presentar la oportuna relacion que así lo acredite.

Santander 18 de Junio de 1889.

El Delegado de Hacienda,
R. GUIJARRO.