

DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal.
Teléfono núm. 2.549.



VENTA DE EJEMPLARES:
Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50.

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de Fomento:

Real decreto autorizando al Ministro de este Departamento para que presente a las Cortes un proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Ministerio de Marina:

Reales decretos concediendo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco, al Contraalmirante de la Armada brasileña D. Antonio Alves Câmara; D. Cristóbal Vallín, Ministro de España en Río Janeiro, y a D. Antonio Lussich, naviero de Montevideo.

Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes:

Real decreto reformando en la forma que se indica el artículo 16 del de 24 de Abril de 1908.

Ministerio de Hacienda:

Real orden resolviendo en la forma que se menciona el expediente relativo a la tri-

butación que por el concepto de Utilidades corresponde a las Sociedades dedicadas a la fabricación de fluido eléctrico.

Ministerio de Fomento:

Real orden confirmando la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de la provincia de Burgos a la Compañía concesionaria del Ferrocarril de La Robla a Luchana.

Administración Central:

HACIENDA.—Dirección General del Tesoro Público y Ordenación General de Pagos del Estado.—Disponiendo que el día 2 de Noviembre próximo se abra el pago de la mensualidad corriente a las clases activas, pasivas y clero, y el material el día 5 del mismo mes.

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Anunciando haber sufrido extravío la inscripción del 4 por 100 de Propios, número 2.509, de 15.186,34 pesetas, emitida a favor del Ayuntamiento de Abanilla (Murcia).

ANEXO 1.º—BOLSA.—INSTITUTO METEOROLÓGICO.—OBSERVATORIO DE MADRID.—OPOSICIONES.—SUBASTAS.—ADMINISTRA-

CIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES del Banco de España (Santander); Ayuntamiento de Cdeeres; Panificadora Vitoriana, Sociedad Alambres del Cadagua, y Compañía de Ferrocarriles de Sevilla a Alcalá y Carmona.

ANEXO 2.º—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

HACIENDA.—Subsecretaría.—Inspección General.—Estado del movimiento de las reclamaciones económico-administrativas, durante los nueve meses del año actual.

INSTRUCCIÓN PÚBLICA.—Dirección General del Instituto Geográfico y Estadístico.—Estado de los nacimientos, matrimonios y defunciones ocurridos en las capitales de España en el mes de Marzo del año actual.

Idem de las defunciones, clasificadas por sus causas, ocurridas en las capitales de España durante el mes de Marzo del presente año.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CRIMINAL.—Pleito 2.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA D.ª Victoria Eugenia, y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes D. Jaime y D.ª Beatriz, continúan sin novedad en su importante salud.

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

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al de Fomento para que presente a las Cortes un proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Dado en Palacio á veintuno de Octubre de mil novecientos diez.

ALFONSO,

El Ministro de Fomento,
Jermín Calbetón.

A LAS CORTES

La necesidad de reformar la Ley vigente de 26 de Marzo de 1908 sobre construcción de ferrocarriles secundarios y estratégicos, se demuestra más que por razonamientos, por los hechos: la buena voluntad, el deseo de los legisladores, han resultado ineficaces, y si bien es cierto que las peticiones para incluir en el plan de los ferrocarriles secundarios y estratégicos han sido muchas y no menor el número de solicitudes en demanda de concesiones, es lo cierto que las líneas en construcción son en tan escaso número y los kilómetros que las constituyen tan pocos, que basta enumerar las cifras de lo pedido y lo realizado para comprender que es precisa y urgente la reforma de la ley si se quiere que España tenga, como debe, una buena red de ferrocarriles secundarios que complete la general y otra de estratégicos que acreciente los medios de la defensa nacional.

Son 5.254 kilómetros los pedidos y 88 los que están en construcción, y la mayor parte de las veces las peticiones, coronadas por el éxito de la concesión, no sirven más que para que ésta sea paseada

por todos los círculos financieros de Europa para colocarla con primas más ó menos grandes.

El Ministro que suscribe desea que el acierto acompañe á su labor, como lo desearon sus antecesores, y del estudio que ha hecho del problema que nace de las cifras anteriormente expuestas, ha deducido que sin un cambio radical de sistema de concesiones, no alcanzará jamás España la red de ferrocarriles que necesita.

Respondiendo á un pensamiento de Gobierno, cree el Ministro que deben cesar las concesiones hechas á particulares é iniciarse una era nueva, en la cual sea el Estado siempre el propietario de las líneas cuya construcción otorgue; de esta manera se prepara ó no se dificulta más la solución que, tarde ó temprano, habrá de imponerse á nuestra Nación de retrotraer la propiedad de todas las líneas hoy existentes, dejando su explotación á Sociedades particulares.

Para llevar á cabo esta idea, es preciso que el Estado participe en un tanto por 100 considerable en la construcción de las líneas, y que interese, sin embargo, á los concesionarios en alguna porción, para

que, de esta manera, la terminen en el más breve plazo posible, sin prórrogas, hoy tan frecuentes, y sin soluciones de continuidad.

Este sistema, que á primera vista puede parecer más caro, porque el Estado entrega capital al concesionario á cambio de la garantía de interés de que hoy disfruta, es, sin embargo, si bien se considera, mucho más económico, y produce grandes ventajas al Erario público, hasta el punto de que con un cálculo sencillo puede demostrarse que con la misma cantidad consignada en presupuestos á título y con el nombre de anualidad, pueden realizarse combinaciones financieras difíciles que permitan construir un 20 ó 25 por 100 más que con el sistema vigente.

Además de esta ventaja, el hecho de contribuir el Estado directamente á la construcción de los ferrocarriles, tiene por fuerza que ser un estímulo poderoso para cuantos se ocupan en estos asuntos, y se apresuran los capitales, hoy inactivos, á aceptar la invitación de la Ley, de modo que con su intervención pueda realizarse la aspiración de España, de tener en breve término aquellos ferrocarriles que obedezcan á necesidades reales de la nación.

El texto de la Ley explica suficientemente el desenvolvimiento de este pensamiento del Gobierno, que espera que ambos Cuerpos Colegisladores, en su alta sabiduría, aprueben con amplio espíritu de transacción el siguiente

PROYECTO DE LEY CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales.

Artículo 1.º Se consideran ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público, con motor mecánico de cualquier clase, que se concedan en adelante y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo 1.º de la Ley de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividen en dos categorías, según se construyan por cuenta del Estado ó no.

Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que presten á otros intereses generales, atiendan directamente á necesidades ó conveniencias de la defensa nacional.

El plazo de concesión de todos estos ferrocarriles, así como el de la explotación de los construídos por cuenta del Estado, no podrá exceder de noventa y nueve años.

Art. 2.º Los ferrocarriles mencionados en el artículo anterior serán considerados como de utilidad pública, con derecho á la expropiación forzosa, á la exención del impuesto sobre los billetes de viajeros y transporte de mercancías durante los diez primeros años de la explo-

tación, y al aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las Provincias ó los Municipios, previa la correspondiente concesión, que se otorgará siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas, y á los demás beneficios concedidos por el artículo 31 de la Ley de 23 de Noviembre de 1877.

Para la adquisición del material fijo y móvil destinado á la construcción y explotación de estos ferrocarriles, se observarán los preceptos de la Ley de 14 de Febrero de 1907, salvo autorización del Gobierno.

Las Empresas de estos ferrocarriles podrán utilizar en su propio provecho, para el servicio del público, el telégrafo y el teléfono donde no los hubiere del Estado.

Art. 3.º Los concesionarios de las líneas en las subastas, tendrán un plazo de un mes para dar á conocer al Gobierno la entidad á que deba de ser definitivamente adjudicada la concesión, no siendo aplicable á las Sociedades el artículo 185 del Código de Comercio, y pudiendo establecer libremente su capital. Los concesionarios podrán, previa autorización del Gobierno, transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiera en los mismos términos y con idénticas garantías, al cumplimiento de las obligaciones inherentes á la concesión.

Art. 4.º Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción ó explotación de los ferrocarriles comprendidos en esta Ley, tendrán su domicilio en España, y estarán sometidas á las leyes españolas.

Art. 5.º Estos ferrocarriles quedarán sometidos á los Reglamentos de transportes militares dictados por el Gobierno ó que en lo sucesivo se dictaren.

En caso de guerra ó de alteración del orden público, el Gobierno podrá disponer la suspensión de la circulación por estas vías, sin indemnización de ningún género, pudiendo también utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

Art. 6.º Durante la construcción y explotación, el Gobierno tomará las medidas convenientes para asegurar la solidez y estabilidad de las obras y el material de estos ferrocarriles, y ejercerá la inspección necesaria para que la explotación se realice en las debidas condiciones de seguridad, higiene y comodidad, sin perjuicio de cuanto pueda disponerse en la ley de Policía de estas líneas.

Art. 7.º Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, ó no se construyan con arreglo á la fórmula de progreso establecida, ó no se ultimen en el período señalado, ó no se explote la línea de la manera determinada en los pliegos de condiciones de la concesión, caducará ésta, con pérdida de la fianza, si no estuviere devuelta.

El expediente que al efecto se instruya

se limitará á hacer constar cualesquiera de los hechos señalados, como causa de caducidad, en el párrafo anterior, y se resolverá con audiencia del concesionario y previo informe del Consejo de Obras Públicas y del Estado.

Art. 8.º Declarada la caducidad, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación, si hubiere lugar á ello.

Art. 9.º Si al declarar la caducidad no se hubieren comenzado las obras, quedará la Administración desligada de todo compromiso con el concesionario. En caso de que se hubieren efectuado algunas obras, ó todas ellas, la concesión se sacará á subasta por término de sesenta días, y se adjudicará al mejor postor. El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según tasación, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y explotación existentes, deducidos los auxilios prestados al concesionario por el Estado, las Provincias ó los Municipios en terrenos, obras, metálico ó otra clase de valores.

Si el ferrocarril estuviere en explotación, se tendrá en cuenta para tasarlo su valor industrial de presente y porvenir.

La tasación se practicará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos designado por el Ministerio de Fomento, y un perito nombrado por el concesionario.

Si la subasta quedare desierta, se anunciará una segunda y última, por término de cuarenta días, con rebaja de la tercera parte del tipo de tasación.

Art. 10. Si en cualquiera de las dos subastas á que se refiere el artículo anterior se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, se adjudicará la concesión al mejor postor, el cual depositará la fianza fijada en los anuncios, siendo aplicables al nuevo concesionario los preceptos de esta Ley, y entendiéndose subrogado al anterior en todos los derechos y obligaciones no modificados en el mismo número.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de tasación y subasta y los hechos por el Estado para continuar la explotación, entregándose el resto al primitivo concesionario.

En caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las dos subastas, quedarán las obras y materiales á beneficio del Estado, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Cuando la concesión de la línea caducada sea de las construídas por cuenta del Estado, se les aplicará lo prevenido en el artículo 24.

Art. 11. Cuando el concesionario justifique la imposibilidad de comenzar ó terminar las obras dentro de los plazos fijados, el Gobierno, previo informe del Consejo de Obras Públicas, podrá prore-

garlo por tiempo que no exceda de la tercera parte de su respectiva duración.

Cualquiera otra prórroga sólo podrá ser concedida por medio de una Ley.

Los concesionarios no podrán alegar para dejar de cumplir sus compromisos las dificultades que oponga el terreno para ejecutar las obras ni la diferencia que resulte entre la longitud efectiva de cada línea y la consignada en el plan general, ni la mayor ó menor posibilidad de utilizar carreteras ú otras obras que se hayan supuesto aprovechables.

Art. 12. Al terminar el plazo de cada concesión, el Estado entrará en posesión de las líneas, con todas sus dependencias y el goce completo del derecho de explotación.

A este fin se practicará, con tres años de antelación, un reconocimiento general en la línea por los Ingenieros del Estado, y el Ministro de Fomento, en vista de su dictamen, ordenará lo preciso para que las obras, edificios y material se encuentren en buen estado el día de su reversión.

Si el concesionario se negare á cumplir las órdenes dictadas al efecto, el Ministro dispondrá su ejecución por cuenta de la Empresa, embargando, si fuere preciso, los productos de la explotación, así como el fondo de reserva previsto en el artículo 23 para las líneas construídas por cuenta del Estado.

Art. 13. Ninguna concesión constituye monopolio, no pudiendo, por tanto, dar lugar á reclamación el otorgamiento de otras de ferrocarriles, caminos, canales de navegación, etc.

Art. 14. Las disposiciones de la legislación de ferrocarriles de interés general, entre los que se declaran comprendidos los secundarios y los estratégicos, se aplicarán á éstos en cuanto no estén modificadas por la presente Ley.

CAPITULO II

De los ferrocarriles secundarios construídos por cuenta del Estado.

Art. 15. Se consideran ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan único resultante de la reunión de los dos aprobados por los Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre de 1905. Este plan general se publicará como apéndice de la presente Ley.

La anchura de la vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro, salvo aquellos casos en que el Gobierno estime conveniente modificarla.

Art. 16. El Gobierno, á instancia de las Diputaciones Provinciales ó Ayuntamientos interesados, podrá adicionar al plan de ferrocarriles secundarios, previa audiencia del Consejo de Obras Públicas, aquellas líneas que considere de interés general.

Art. 17. Estos ferrocarriles se construirán por cuenta del Estado, sacando

el Gobierno á subasta la construcción y explotación de las líneas por el orden que el Gobierno determine, y según lo permitan las cantidades consignadas en presupuestos.

El Estado participará en la construcción de estos ferrocarriles con una cantidad que represente el 85 por 100, como mínimo, y el 95 por 100, como máximo, del capital necesario para la construcción y establecimiento completo de las líneas, según el resultado de la subasta que se verifique sobre la base del presupuesto del proyecto y pliego de condiciones aprobado por el Gobierno. Los concesionarios serán partícipes por el tanto por ciento restante.

El Gobierno podrá nombrar un Vocal para que forme parte de los Consejos ó Juntas de administración de estos ferrocarriles.

Art. 18. Otorgada definitivamente la concesión, el Gobierno reembolsará al concesionario la parte del importe del proyecto, según tasación que de éste hagan los Ingenieros del Estado, en la proporción que corresponda, según la participación que el Estado tenga en la construcción y establecimiento de las líneas que habrá de señalar la escritura de concesión.

Una vez empezadas las obras, el Gobierno pagará mensualmente la parte que le corresponda satisfacer de lo gastado en ellas, según su participación en la construcción y establecimientos de las líneas, comprendiendo en esos gastos los de replanteo, plano parcelario, acopios, material fijo y móvil suministrado, y en síntesis, todos aquellos que resulten de los estados de situación que presenten los concesionarios y aprueben los Ingenieros oficiales.

Estas liquidaciones serán de conformidad con los precios fijados en los proyectos.

El importe de las situaciones mensuales se aumentará con un 12 por 100 para gastos de la constitución de las Sociedades; los generales, de seguros y de dirección y administración.

Estos pagos se harán por el Gobierno en los cuarenta y cinco días siguientes á la fecha de la entrega por los concesionarios á las respectivas Divisiones de Ferrocarriles para su comprobación de las cuentas y estados de las obras y suministros y su situación.

La recepción de las líneas podrá hacerse por trozos, así como su explotación.

Terminada la totalidad de una línea y recibida por los Ingenieros Oficiales, se procederá á la liquidación definitiva de su coste con arreglo al presupuesto y pliego de condiciones fijados en la escritura de concesión, y la cantidad que tenga que entregar el Estado á los concesionarios nunca podrá exceder del tanto por ciento de su participación calculada sobre la suma de coste que figure en el presu-

puesto y en la citada escritura de concesión por la construcción y establecimiento de las líneas.

El Gobierno podrá efectuar los pagos de todas clases que tenga que hacer á los concesionarios, bien sea en metálico, bien en valores, y en este último caso los concesionarios los recibirán á un tipo que sea un 2,50 más bajo que el precio medio que hubiesen tenido los valores en la Bolsa de Madrid en los quince días anteriores al pago.

Art. 19. Al hacerse las liquidaciones mensuales, el Gobierno abonará en cuenta á los concesionarios la cantidad que les corresponda según su participación en la construcción y establecimiento de las líneas, y las cantidades así abonadas devengarán en favor de los concesionarios un interés simple de 5 por 100 desde la fecha del abono en cuenta hasta el día de la recepción definitiva de la línea y la liquidación de su importe, y este último día se satisfará á los concesionarios la totalidad de esos intereses.

Art. 20. El capital que represente la participación de los concesionarios en el coste de la construcción y establecimiento de las líneas, se amortizará por medio de anualidades que se compondrán del interés al 4 por 100 anual de las sumas no satisfechas y de la suma que resulte precisa para amortizar el capital en el período de la concesión.

El pago de estas anualidades se efectuará por entregas iguales y semestrales que se harán á los concesionarios, realizándose el primer pago seis meses después de recibida la línea, y el último al terminar la concesión.

Art. 21. Si con motivo del desarrollo del tráfico ó por cualquiera otra causa, fuere necesario ampliar las instalaciones hechas y aumentar el material fijo, el Gobierno podrá autorizarle, pero siempre que su importe no pase de 2.500 pesetas por kilómetro.

El importe de estas ampliaciones se considerará como partida del presupuesto primitivo para todos los efectos de participación y liquidación.

El material móvil suplementario que los concesionarios consideren necesario para las atenciones del tráfico, y que en todo caso se comprará por autorización del Gobierno, será de cuenta exclusiva de los concesionarios y se adeudará á la cuenta de explotación el interés del capital que represente al tipo de 4 por 100 al año.

Al finalizar la concesión, el Estado se hará cargo de este material, abonando su importe según estimación pericial.

Art. 22. La explotación de las líneas se hará por cuenta y riesgo de los concesionarios, cualesquiera que sean los ingresos.

Los gastos anuales de explotación se determinarán por una fórmula compuesta de dos términos, uno fijo y otro varia-

ble, ó de tres términos, uno fijo y dos variables, señalados por el Ministro de Fomento.

Esta fórmula figurará en el anuncio de la subasta y servirá de base para la liquidación de los productos netos de la explotación de la línea en cada ejercicio.

Si los productos brutos de la línea no cubren el importe de los gastos establecidos según la fórmula de explotación fijada, la diferencia será de cuenta exclusiva de los concesionarios.

Si los productos de la línea, deducidos los gastos de explotación que resulten de la fórmula fijada son superiores á los gastos, éstos se repartirán:

80 por 100 para el Estado.

20 por 100 para el concesionario, hasta que los productos netos de las líneas cubran el interés y amortización del capital invertido en su construcción y establecimiento.

Cuando los ingresos excedan de esta cantidad, la diferencia que resulte se repartirá:

50 por 100 para el Estado.

50 por 100 para los concesionarios.

Art. 23. Si los productos de la línea, según la fórmula de explotación fijada, son superiores á los gastos, se constituirá un fondo de reserva destinado á cubrir los de reparación y renovación de las líneas y del material móvil.

La cantidad que á ese objeto se destine se cargará en cuenta á la de gastos de explotación, sin que puedan por este concepto rebasarse la cifra que dé la fórmula citada.

La cantidad que se destine para formar fondo de reserva, será de 50 pesetas por kilómetro durante los cinco primeros años; de 150 pesetas durante los cinco años que sigan, y de 200 pesetas á partir del undécimo año, hasta que la suma total ascienda á 2.000 pesetas por kilómetro.

Estas sumas se depositarán en el Banco de España ó en la Caja de Depósitos, y sus intereses se llevarán á la cuenta de ingresos de explotación.

Los concesionarios no podrán disponer de la totalidad ó de parte de este depósito sin la autorización del Gobierno, y esto únicamente para satisfacer gastos aprobados por éste.

La Dirección de Obras Públicas podrá exigir á los concesionarios que dispongan del depósito ó parte de él para renovación de la vía, del material móvil, ó para atender á reparaciones de las líneas, oyendo á los concesionarios, y pudiendo estos recurrir, en caso de no conformidad, al fallo del Ministro de Fomento.

Las cantidades que por estas causas se distraigan del depósito, se repondrán en las condiciones que indica el párrafo 1.º de este artículo.

Al término de la concesión el remanente de estos fondos de reserva, si existe, se entregará á los concesionarios.

Art. 24. Si, durante el período de explotación, se declara la caducidad por falta de ejecución por los concesionarios de las cláusulas de la concesión ó del pliego de condiciones, se entiende expresamente que se suspenderá el pago semestral estipulado en el artículo 20, y que ya no se deberá cantidad alguna á los concesionarios por la parte no amortizada del capital de su participación, pasando á ser ésta propiedad definitiva del Estado.

Art. 25. El Gobierno podrá autorizar á cualquier particular ó entidad que lo solicite, para hacer el estudio de las líneas que decida construir por cuenta del Estado, siempre que el peticionario pretenda la concesión de la construcción y explotación de estas líneas, y deposite en la Caja General de Depósitos la cantidad de 1.000 pesetas por kilómetro, según la longitud aproximada de la línea para garantizar su proposición.

Este depósito será devuelto al peticionario en el caso de que su proyecto no sea aprobado ó que no acepte las modificaciones que le imponga el Gobierno, y será aumentado hasta el 1 por 100 del importe del presupuesto de la línea cuando el proyecto sea aprobado definitivamente.

Art. 26. Si el solicitante dejara transcurrir sin motivo justificado, ó sin obtener del Gobierno una prórroga, el plazo concedido para el estudio de la línea, sin presentar en la Dirección de Obras Públicas el proyecto respectivo, se dejará sin efecto la autorización, con pérdida de la cantidad depositada, y el Gobierno podrá conceder una nueva para proceder á un nuevo estudio de las mismas líneas á cualquiera que la solicite dentro de lo que esta Ley prescribe.

La subasta de estas líneas se anunciará tan pronto como quede aprobado el proyecto.

Art. 27. Los solicitantes de concesiones de líneas que tengan presentados en el Ministerio de Fomento proyectos para su ejecución, que se estén tramitando ó estén aprobados, deberán presentar en la Dirección de Obras Públicas, en el plazo de un mes, á partir de la fecha de la promulgación de esta Ley, la carta de pago que acredite que han depositado en la Caja General de Depósitos el 1 por 100 del importe del presupuesto de los proyectos que tuvieren en tramitación ó estuvieran aprobados, para responder así de su firme propósito de acudir á la subasta de la línea que hubieren solicitado, en el caso de que su proyecto fuese aprobado ó modificado de acuerdo con ellos.

Este depósito les será devuelto si su proyecto no fuese aprobado ó no aceptaren las modificaciones que el Gobierno les imponga.

Transcurrido que sea el plazo que se señala en este artículo para constituir el

depósito sin haberlo verificado, se entenderá que desisten de la concesión y explotación de las líneas solicitadas, y el Gobierno autorizará nuevos estudios de ellas si lo juzga oportuno.

Art. 28. Los proyectos que el Gobierno apruebe, previo informe del Consejo de Obras Públicas, servirán de base para la subasta, que se anunciará con dos meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada línea se fijarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula del progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio.

Art. 29. La subasta versará sobre el aumento de la participación del concesionario en la Empresa, la rebaja del importe total de la concesión, el aumento de la parte de los productos netos que correspondan al Estado en los ingresos, deducidos los gastos de explotación y la rebaja de los intereses que según esta Ley pueden devengar los concesionarios.

El dueño del proyecto tendrá el derecho de tanteo en la subasta ó á que le sea satisfecho el importe de su proyecto por el concesionario, según tasación que hagan los Ingenieros del Estado.

Cuando el dueño del proyecto no hiciere uso del derecho de tanteo, podrán ejercitarlo las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea, siempre que mejoren por lo menos en un 20 por 100 las condiciones propuestas por el adjudicatario.

No podrán ser expedidos los títulos de la concesión mientras el concesionario no garantice el cumplimiento de sus obligaciones, aumentando hasta el 5 por 100 del importe del presupuesto, el depósito constituido para tomar parte en la subasta.

Si el concesionario dejare transcurrir treinta días sin completar dicho depósito, se dejará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza, y se anunciará de nuevo la subasta de la concesión por el término de cuarenta días.

El depósito del 5 por 100 del presupuesto será devuelto cuando estén ejecutadas las obras por el doble de su valor.

Art. 30. La tarifa general máxima de precios, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación, no podrán ser modificadas sin aprobación del Gobierno.

El Estado se reserva el derecho de fijar, oyendo al concesionario, las tarifas máximas para el transporte de minerales, aves, ganados y, en general, de productos alimenticios, abonos y semillas.

Los concesionarios de estos ferrocarriles quedan sometidos á la revisión de las tarifas, con arreglo al artículo 49 de la

ley general de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 31. Se reservará un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición se someterán á la aprobación del Gobierno. Los demás trenes se organizarán sin más limitaciones que las de la Policía de seguridad.

Los servicios del Estado se prestarán con arreglo á la tarifa especial fijada en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión.

Art. 32. El Gobierno podrá utilizar la explotación de una parte de la línea, aun cuando ésta no se halle totalmente terminada, siempre que no resulte comprometida la seguridad.

Art. 33. Cualquiera ferrocarril de los comprendidos en el plan podrá ser concedido en las mismas condiciones de las líneas no subvencionadas á que se refiere el capítulo III, siempre que así se solicite antes del anuncio de la subasta.

Art. 34. Las líneas que hayan sido subastadas bajo el régimen de la Ley de 28 de Marzo de 1908, y que gocen de la garantía del 5 por 100 anual del capital correspondiente á la construcción, con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno como base de la concesión, podrán adherirse á los beneficios de esta Ley, y ser construídas por cuenta del Estado, renunciando á la garantía de interés que tienen concedida.

CAPÍTULO III

De los ferrocarriles secundarios sin auxilio del Estado.

Art. 35. Se consideran ferrocarriles de esta clase, cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el concesionario, los que se construyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico ni garantía de interés por el Estado.

Su concesión se otorgará por el Ministerio de Fomento con arreglo á esta Ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado ó corporativo, se someterá á la aprobación de las Cortes.

Art. 36. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas, poniéndolas en conocimiento del Gobierno y dándoles publicidad con quince días de anticipación, por lo menos, á la fecha en que hayan de regir.

Estos ferrocarriles prestarán los servicios de correos, telégrafos, teléfonos, conducción de presos y penados y otros transportes del Estado, con arreglo á una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión.

El concesionario podrá organizar con toda libertad el servicio de trenes, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito, pero sometiendo la composición y marcha de los correos á la aprobación gubernativa.

Art. 37. Para solicitar la concesión de estos ferrocarriles se dirigirá al Ministerio de Fomento una instancia, acompañada del proyecto de la línea, que constará:

A) De una Memoria explicativa del objeto y ventajas de la obra y de las razones que abonen el trazado elegido.

B) De un plano y un perfil longitudinal de la línea.

C) De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios.

D) De una apreciación alzada del coste del establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda alguno de los beneficios expresados en el artículo 2.º, se acompañará también el documento que acredite el depósito, en garantía de la petición del 1 por 100 de la apreciación alzada de la obra.

Art. 38. En los casos en que pretendan los beneficios indicados en el párrafo último del artículo anterior, al otorgarse cada concesión se fijarán los plazos de comienzo y término de las obras y la fórmula de progreso de éstas, ó sea la cantidad de obra que debe ejecutarse en cada período, aumentándose el depósito hasta el 3 por 100 del presupuesto total, como fianza para el cumplimiento de las cláusulas estipuladas.

Si el concesionario deja transcurrir treinta días desde que se le notifique la concesión sin completar dicho depósito, perderá la fianza prestada en garantía de su instancia y todos sus derechos á la concesión solicitada.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto será devuelta cuando estén ejecutadas obras por el doble de su valor.

Art. 39. Queda el Gobierno facultado para otorgar á los ferrocarriles económicos concedidos con anterioridad, ó cuya concesión estuviere tramitándose al promulgarse la presente Ley, los beneficios que determina el artículo 2.º, exceptuando la excepción de impuestos, siempre que los interesados se sometan á las obligaciones establecidas en esta misma Ley para los ferrocarriles secundarios no subvencionados, sin que puedan obtener en caso alguno garantía de interés ni subvención de ningún género por el Estado.

CAPÍTULO IV

De los ferrocarriles estratégicos.

Art. 40. Se consideran ferrocarriles estratégicos las líneas comprendidas con tal carácter en el plan mencionado en el artículo 15, y las demás que se expresan en el artículo 35 de la vigente Ley. De unas y otras se publicará un plan como apéndice de la presente Ley, el cual podrá ser modificado ó ampliado por el Gobierno, previo informe del Consejo de Obras Públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

Art. 41. Para los estudios de estas líneas se aplicará lo dispuesto en los ar-

tículos 25, 26 y 27; pero determinando el Gobierno al conceder la autorización de estudios, previo informe del Consejo de Obras Públicas y de la Junta de Defensa Nacional, el trazado general de la línea, los requisitos que han de reunirse para la garantía de los servicios peculiares de estos ferrocarriles, y las demás condiciones de los proyectos.

Art. 42. En el caso en que no fuese solicitada la construcción y explotación de las líneas que el Gobierno resuelva construir, éste podrá acordar la celebración de concursos para la presentación de proyectos por particulares ó entidades que soliciten la concesión de la construcción y explotación de estas líneas, debiendo los solicitantes, al presentar su proyecto, acompañarlo de la carta de pago de la Caja General de Depósitos, justificando que han depositado el 1 por 100 del importe del presupuesto de su proyecto, para garantizar su petición de concesión, si su proyecto fuere aprobado ó reformado de acuerdo con ellos.

Este depósito les será devuelto al no ser aprobado su proyecto ó de no aceptarse por ellos las modificaciones que les imponga el Gobierno.

Servirá de base para la subasta el proyecto que apruebe el Gobierno como resultado del concurso, previo informe del Consejo de Obras Públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

El Consejo de Administración de las Compañías concesionarias de estos ferrocarriles se compondrá en todo tiempo de ciudadanos españoles, con residencia en España.

Art. 43. Para las líneas estratégicas cuyos proyectos estén ya presentados, así como para los que en el porvenir se concedan, el Gobierno determinará los puntos de enlace con las líneas existentes ó que se construyan, y si lo considera conveniente, se utilizarán en todo ó en parte las líneas de vía ancha construídas ó en construcción, á fin de que puedan circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocando al efecto un tercer carril ó utilizando la explanación en la forma que sea preferible, previo acuerdo con las Compañías ó concesionarios respectivos.

Todas las disposiciones dictadas en esta Ley para los ferrocarriles construídos por cuenta del Estado serán aplicables á los ferrocarriles estratégicos, siempre que no las modifiquen las disposiciones especiales dictadas para éstos en la misma.

ARTÍCULO ADICIONAL

Las cantidades que el Estado hubiese de satisfacer por su participación en la construcción de las líneas, serán obtenidas por los medios que se consideren más convenientes sobre la base de que para este servicio se consignará en los

presupuestos ordinarios y generales del Estado, en la sección correspondiente del Ministerio de Fomento, una anualidad que no podrá exceder de 10 millones de pesetas.

Podrá aumentarse esta suma siempre que el Estado obtenga de la explotación de las líneas á que esta Ley se refiere productos líquidos durante cinco años consecutivos, y para el aumento de la anualidad se atenderá al término medio de esos productos en los tres años últimos del quinquenio.

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á las contenidas en esta Ley.

El Ministro de Fomento dictará el Reglamento general para su aplicación.

Madrid, 21 de Octubre de 1910.—El Ministro de Fomento, Fermín Calbetón.

MINISTERIO DE MARINA

REALES DECRETOS

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al Contraalmirante de la Armada brasileña D. Antonio Alves Cámara.

Dado en Palacio á diecinueve de Octubre de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Marina,
Diego Arias de Miranda.

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, á D. Cristóbal Vallín, Ministro de España en Rio Janeiro.

Dado en Palacio á diecinueve de Octubre de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Marina,
Diego Arias de Miranda.

A propuesta del Ministro de Marina, de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en conceder la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, á D. Antonio Lussich, naviero de Montevideo.

Dado en Palacio á diecinueve de Octubre de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Marina,
Diego Arias de Miranda.

MINISTERIO DE INSTRUCCIÓN PÚBLICA Y BELLAS ARTES

EXPOSICION

SEÑOR: Para determinar la manera de proveer por primera vez las Cátedras de especialidades médicas, establecidas con

carácter de obligatorias en el período de la Licenciatura por Real decreto de 21 de Septiembre de 1902, se dictó la Real orden de 4 de Junio del corriente año, y al tratar de cumplirla, una de las tres Corporaciones á que la misma disposición se refiere, la Facultad de Medicina de la Universidad Central ha encontrado algunas dificultades ó dudas que, en respetuosa consulta, somete á la consideración y acuerdo del Ministerio.

Requiere, en efecto, una especialísima oportunidad la aplicación de los artículos 240 y 241 de la ley de Instrucción Pública, porque desde el momento que ellos consignan el sueldo á que generalmente no llegan los catedráticos numerarios, sino después de veinticinco años de servicios, no podría prodigarse, sin agravio para tan dignos servidores de la enseñanza, la concesión de un trate privilegiado, que la misma Ley reserva para muy raras ocasiones, en que la importancia de la Cátedra perteneciente á un orden de «estudios posteriores al grado de Licenciado», y las eminentes y notorias aptitudes del presunto Catedrático justifiquen plenamente la excepción. Y en este punto, considera el Ministro que suscribe que el artículo 16 del Real decreto de 24 de Abril de 1908 necesita, para que la interpretación de su texto no vuelva á suscitar dudas como las que han motivado la consulta de la Facultad de Medicina de la Universidad Central, una aclaración ó distinción de casos como la que en el adjunto proyecto de decreto tiene el honor de someter á la aprobación de V. M.

Madrid, 21 de Octubre de 1910.

SEÑOR:

Á L. R. P. de V. M.,
Julio Barall.

REAL DECRETO

Conformándome con las razones expuestas por el Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Queda reformado el artículo 16 del Real decreto de 24 de Abril de 1908, en los siguientes términos:

«Por excepción podrán proveerse las Cátedras de nueva creación y las del Doctorado de las Facultades, en personas de elevada reputación científica, pertenezcan ó no al Profesorado, por el procedimiento establecido en el artículo 239 de la ley de Instrucción Pública de 9 de Septiembre de 1857.

»Cuando el Gobierno haga uso de esta autorización para proveer Cátedras correspondientes al período de la Licenciatura, el Profesor que se nombre ingresará en el Escalafón general de Catedráticos de Universidad, con los haberes y derechos que á los de su clase corresponden, ó continuará en dicho Escalafón si ya perteneciese al Profesorado, con los haberes que por antigüedad le estén reconocidos.

»Sólo cuando la Cátedra pertenezca á estudios superiores al grado de Licenciado, podrán aplicarse al Catedrático nombrado por este especial procedimiento el sueldo y las condiciones que los artículos 240 y 241 de la misma Ley establecen.

»En uno y otro caso, el Gobierno publicará en la GACETA DE MADRID y en el Boletín Oficial del Ministerio, el nombramiento con la hoja de méritos y servicios del agraciado y los dictámenes íntegros de las Corporaciones previamente oídas.»

Art. 2.º Con sujeción á los términos del artículo precedente, se cumplirá lo dispuesto en la Real orden de 4 del corriente respecto á las Cátedras de Especialidades médicas de la Universidad Central.

Dado en Palacio á veintiuno de Octubre de mil novecientos diez.

ALFONSO.

El Ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes,
Julio Barall.

MINISTERIO DE HACIENDA

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Pasado á informe de la Comisión permanente del Consejo de Estado el expediente relativo á la tributación que, por el concepto de Utilidades, corresponde á las Sociedades dedicadas á la fabricación de fluido eléctrico, lo emite, con fecha 7 del actual, en los siguientes términos:

«Excmo. Sr.: De Real orden, comunicada por el Ministerio del digno cargo de V. E., se ha remitido á informe de este Consejo, en su Comisión permanente, el adjunto expediente, del cual resulta:

»Que D. Antonio Alvarez de Estrada, Marqués de Camarines, como Presidente de la Unión Eléctrica Española, por instancia fecha 20 de Junio de 1912, pretende de V. E. se sirva declarar que las Sociedades eléctricas comanditarias ó anónimas sólo tributen con el 6 por 100 de sus utilidades, de conformidad al artículo 11 de la ley de Presupuestos de 1908.

»Manifiesta el recurrente en dicha instancia que por la Delegación de Hacienda de Madrid y por las de otras provincias se está contraviendo el artículo 11 de la Ley citada, al amparo, ó por torcida interpretación, de la Real orden de 2 de Abril de este año, resolutoria de una solicitud de la Compañía Gal, dedicada en esta Corte á la industria de perfumería, en la cual Real orden se declara que la reducción del 12 al 6 por 100 que autoriza y concede la Ley referida alcanza únicamente á las Sociedades que ejerzan exclusivamente industrias comprendidas en la tarifa 3.ª de industrial; y que si bien en ella está la de producción de fluido eléctrico, las Sociedades á esa industria dedicadas ejercen la de alquiler de contadores. Cree el recurrente que el al

quiler de contador es consecuencia de la producción y venta de fluido, cuando el abonado no puede ó no quiere poseer el aparato en propiedad, y como éste es necesario para el negocio, porque da la medida del consumo, están autorizadas esas Empresas por los Reglamentos oficiales para ello, repartándose parte esencial de la industria que ejercen, estando impuesta esa obligación á toda Empresa de la nota 4.^a del epígrafe 178 bis de la tarifa 3.^a.

»Añade, que si fuera industria aparte y á más de la de producción la ejerciesen conjuntamente ó por separado, la Hacienda hubiera debido declarar la existencia de tal industria de alquiladores de contador, y como no lo ha hecho, no existe tal industria en las tarifas.

»Por tales razones y otras de menor importancia que alega el solicitante, pretendiendo V. E. la declaración de ser sólo aplicable á las Empresas que representa, el 6 por 100 y no el 12, sobre sus utilidades, llamando finalmente la atención de V. E. sobre el hecho de que al tipo de 6 por 100 se han girado ya las liquidaciones provisionales, no obstante lo cual ahora se pretende la rectificación sobre esas utilidades del pasado año que ya están distribuidas, aunque en muchas provincias el tipo definitivo ha sido el de 6 por 100; no guardándose, por tanto, en el asunto por las oficinas de Hacienda unanimidad de criterio. La Dirección General de Contribuciones, haciéndose cargo de las razones alegadas é interpretando la letra y espíritu de la ley de modificación de impuestos de 3 de Agosto de 1907 en su artículo 1.^o, artículo 11 de la de Presupuestos de 1908, artículo 51 del Reglamento de Utilidades de 18 de Septiembre de 1906 y del alcance de la Real orden de 2 de Abril último, propone á V. E. se sirva declarar con carácter general, que las Sociedades á «que este expediente se refiere, sólo deben satisfacer el 6,60 por 100 sobre sus utilidades líquidas, mientras se limiten á la fabricación del fluido y alquiler de contadores.» Y en tal estado el asunto, V. E. se ha servido consultar el parecer de este Consejo.

»El Consejo ha examinado lo expuesto, y

»Considerando que las Sociedades por acciones á que hizo referencia el Reglamento de Utilidades, quedaron libres del tributo de esa contribución, cuando exclusivamente se dedicasen á uno ó varios ramos de fabricación ó industria y sujetas sólo al pago de la industrial correspondiente por expreso precepto del artículo 51 del Reglamento aludido:

»Considerando que la ley de modificación de impuestos de 3 de Agosto de 1907, excluyó á las Sociedades de referencia de la contribución industrial, llevándolas á tributar por Utilidades, con relación á los epígrafes correspondientes de las tarifas 2.^a y 3.^a de la Ley que estableció dicha contribución:

»Considerando que el artículo 11 de la ley de Presupuestos de 28 de Diciembre de 1908, que constituye el derecho vigente sobre el particular, dispuso que las Sociedades anónimas y comanditarias por acciones que se dediquen á uno ó varios ramos de fabricación ó industria «de las comprendidas en la tarifa 3.^a de la Contribución por industrial, tributasen con el 6 por 100 de las utilidades líquidas que obtuviesen», precepto cuya claridad de expresión aleja toda duda para su aplicación, pues determina bien con exactitud qué clase de entidades habrán de disfrutar de ese beneficio, señalado al propio tiempo sin ambigüedad, la condicional para lograrlo y serle reconocido:

»Considerando que de conformidad con la letra y espíritu de ese artículo se dictó la Real orden de 2 de Abril último, la que con carácter general ha hecho la declaración de que la rebaja del 12 al 6 por 100 que estableció la ley de Presupuestos de 1908 sólo alcanza á las Sociedades que ejerzan exclusivamente industrias comprendidas en la Tarifa 3.^a de industrial:

»Considerando que las Sociedades de producción y venta de fluido eléctrico están comprendidas en dicha tarifa, y por ello les alcanza el beneficio del artículo 11 de la ley de Presupuestos de 1908, en tanto se limiten á producir y vender dicho fluido; pero no si faltando á la condicional que la Ley impuso para que tributen con esa reducción ejercen conjunta ó separadamente otra industria distinta, aunque de la principal se derive y esté ó no tarifada, porque esa última circunstancia nada implica, ya que al tributo por industrial está sujeto, según el artículo 1.^o del Reglamento, que le regula, toda persona natural ó jurídica, por el mero ejercicio de cualquier industria, profesión, arte ó oficio ó fabricación no exceptuados, «hállense ó no comprendidos en las tarifas»:

»Considerando que tanto por los medios de prueba á que se refiere el artículo 2.^o de dicho Reglamento, como por el procedimiento é investigación á que hacen referencia sus artículos 3.^o y 160, en relación con el 119 y 172, la adición en las tarifas de industrias no tarifadas no tiene únicamente efecto, por petición é á instancia del industrial, quien siempre y en todo caso viene obligado á solicitarla:

»Considerando que la industria y beneficios que reporta la producción y venta de fluido eléctrico son y puede ser total y absolutamente distintos de las industrias y beneficios que reporte la de alquiler de contadores, como lo demuestran varios artículos del Reglamento y disposiciones sobre verificación de estos aparatos medidores del consumo citados por el recurrente en su instancia al dar por supuesto, á más de la venta de esos aparatos, el alquiler de los mismos (artículos 19, 24, 25 y 32 del Reglamento de verificación de 7 de Octubre de 1904):

»Considerando que el alquiler de contador, ni es hecho, ni es condición esencial para la producción y venta del fluido, sino medio de garantía y de determinación del consumo, que lo mismo puede obtenerse por contador propio que por el alquilado á entidad distinta de la que produce ó suministra el fluido, salvo que se acordase el monopolio á las Empresas productoras; pudiendo constituir y constituyendo de hecho una industria con vida propia é independiente de la de producción de energía, que, además, rinde pingües ganancias por el crecido número de contadores que se alquilan y que se emplean, no guardando el precio de alquiler relación con el valor del aparato:

»Considerando que la práctica de proporcionar las Empresas productoras á los abonados los aparatos medidores del consumo, es debida á su conveniencia y lucro, como lo demuestran los preceptos que se han dictado para que no los impongan y respeten la libertad del consumidor, pero no constituye un privilegio ni tampoco una obligación que oficialmente les haya sido impuesta á esas Sociedades, y

»Considerando que si bien esta clase de alquiler no está tarifada como lo están las industrias de alquiler de muebles, caballerías, carruajes, energía ó fuerza motriz, etc., ello no impide que su ejercicio constituya industria aparte de la producción y venta de fluido; de lo que se deduce que la Delegación de Hacienda de esta Corte ha procedido rectamente á

estimar que á las Sociedades de producción eléctrica no les alcanza la reducción del 12 al 6 por 100 cuando también se dedican al alquiler de aparatos contadores, por lo cual ha hecho y pretendido debidamente la rectificación en las liquidaciones definitivas, toda vez que no concurre en dichas Empresas la condicional que para el disfrute de ese beneficio ó bonificación fijó la Ley y ha corroborado una Real orden de carácter general:

»El Consejo, constituido en Comisión permanente opina: que procede desestimar, por infundada, la instancia suscrita por D. Antonio Álvarez de Estrada, Marqués de Camarines, en 20 de Junio último, y como consecuencia de este expediente, servirse V. E. declarar, con carácter general, que la reducción del 12 al 6 por 100 que autorizó la ley de Presupuestos de 1908 no alcanza á las Sociedades de producción y venta de fluido eléctrico ó gas, si al propio tiempo se dedican al alquiler habitual de contadores, y ordenar que por los medios reglamentarios que se estimen procedentes por las oficinas dependientes de ese Ministerio (investigación, comprobación, etcétera), se procure la inclusión en tarifas de la industria de alquiler de contadores para el consumo de fluido eléctrico, gas y agua.»

Y conformándose S. M. el Rey (q. D. g.)

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 efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 14 de Octubre de 1910.

COBIÁN.

Señor Director general de Contribuciones, Impuestos y Rentas.

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Remitido á informe del Consejo de Obras Públicas el expediente relativo á una multa de 250 pesetas, impuesta por el Gobernador civil de la provincia de Burgos á la Compañía concesionaria del Ferrocarril de La Robla á Luchana, á causa del descarrilamiento de la máquina número 15, que remolcaba el tren número 2 del día 23 de Junio de 1909, en el kilómetro 254; la Sección segunda de dicho Cuerpo consultivo ha emitido el siguiente dictamen:

«En sesión celebrada el día 19 de Septiembre de 1910, se dió cuenta del expediente de condonación de la multa de 250 pesetas, impuesta por el Gobernador de la provincia de Burgos á la Compañía concesionaria del ferrocarril de La Robla Luchana, á causa del descarrilamiento ocurrido al tren número 2, el día 23 de Junio de 1909, en el kilómetro 254 de dicha línea; asunto pasado á informe del Consejo por decreto marginal de la Dirección General de Obras Públicas, de fecha 6 de Abril del corriente año.

»Del expediente de imposición de la multa se deduce, en primer término, que fué propuesta al Gobernador por la primera División de Ferrocarriles, por haber resultado de los informes emitidos por los Ingenieros de Caminos y Mecánico encargados de la inspección de la expresada línea y del material de la Compañía, así como de las manifestaciones de ésta, que el descarrilamiento se había reducido al de la máquina que remolcaba el tren y era imputable á la mala repartición de cargas sobre los ejes de aquélla.

»Oída la Compañía por el Gobernador, aquélla alegó, en su descargo, el haber sido debido el accidente no á una falta cometida por la misma Empresa, sino

por uno de sus agentes, y el no haber resultado del descarrilamiento ninguna desgracia ni perjuicio para el público, que nada había reclamado.

»Pasado el asunto á la Comisión provincial, esta Corporación informó en sentido favorable á la imposición de la multa, por considerar que las Compañías de ferrocarriles son subsidiariamente responsables de las faltas cometidas por sus agentes, y que si bien el accidente no tuvo consecuencias, pudo haber dado lugar á ellas.

»Oída la Jefatura de Obras Públicas de Burgos, ésta opinó en el mismo sentido que la Comisión, añadiendo que el tren de que se trata sufrió un retraso de una hora quince minutos, y retrasó también á los 1 y 55. El Gobernador impuso, finalmente, la multa propuesta por la División, por entender, asimismo, que las Compañías eran responsables subsidiariamente de las faltas y descuidos de sus empleados.

»La Compañía solicita ahora la condonación de dicho correctivo en un escrito en el que reproduce, en substancia, su alegato anterior, y el Gobernador, al elevarlo á la resolución superior, nada informa.

»El Negociado de Explotación de Ferrocarriles, después de reclamar y obtener de la División el expediente instruido por la misma en averiguación de las causas del descarrilamiento, se opone á la condonación solicitada por resultar que la máquina acababa de salir de talleres, en donde había sufrido una pequeña reparación, sin que conste que después de ésta fuera reconocida por el Ingeniero ni autorizada su circulación, como se previene en el artículo 33 del Reglamento de Policía de Ferrocarriles, lo cual constituye una infracción penable, sobre todo habiendo sufrido el tren, por causa del accidente, un retraso también penable, con arreglo al artículo 150.

»La Sección entiende que basta la confesión por parte de la Compañía de que uno de sus empleados es responsable del accidente, para que resulte dicha Empresa á su vez responsable ante la Administración, teniendo en cuenta la Real orden de 6 de Mayo de 1892, dictada en un caso análogo de acuerdo con el Consejo de Estado, según la cual las Empresas ferroviarias responden de las faltas y descuidos de sus agentes.

»Y por lo expuesto, la Sección acordó,

unánime, consultar á la Superioridad la siguiente conclusión:

«No procede condonar la multa de 250 pesetas impuesta por el Gobernador civil de la provincia de Burgos á la Compañía concesionaria del ferrocarril de La Robla á Luchana, á causa del descarrilamiento ocurrido al tren 2 el día 23 de Junio de 1909 en el kilómetro 254.»

Y conformándose S. M. el REY (q. D. g.) con el preinserto dictamen, de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección General, se ha servido confirmar la multa de referencia.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid, 6 de Octubre de 1910.

CALBETON.

Señor Director general de Obras Públicas.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General del Tesoro Público y Ordenación General de Pagos del Estado.

Este Centro directivo ha acordado que se abra el pago de la mensualidad corriente á las clases activas, pasivas y Clero, que perciben sus haberes y asignaciones en esta Corte, en las provincias del Reino y Tesorería de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas, el día 2 de Noviembre próximo, y el material el 5 del mismo mes.

Madrid, 25 de Octubre de 1910.—Eduardo Ródenas.

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.

Habiendo sufrido extravío la inscripción del 4 por 100 de Propios, número 2.509, de 15.186,34 pesetas de capital, emitida á favor del Ayuntamiento de Abanilla (Murcia), se previene á la persona en cuyo poder se hallé la entrega en esta Dirección General ó en la Delegación de Hacienda de Murcia, en el término de treinta días, á contar desde la publicación de este anuncio en la GACETA DE MADRID y Boletín Oficial de dicha provincia; en la inteligencia que, de no verificarlo así, será declarada nula y fuera de circulación, con arreglo á lo dispuesto en la Real orden de 1.º de Agosto de 1865 y Orden del Poder Ejecutivo de la República, de 20 de Febrero de 1874.

Madrid, 14 de Octubre de 1910.—El Director general, P. O., Moisés Aguirre.