

tro, carga, descarga y maniobras); pero en uno y otro caso haciendo pesar directa y únicamente sobre una parte del público los beneficios concedidos á los ferrocarriles; ahora se pretende además aliviar las cargas de aquéllos y que los acreedores de las empresas contribuyan también por su parte á mejorar la situación de éstas para no recargar tanto los transportes, y se observará en efecto que los derechos accesorios consignados en este proyecto son notablemente menores que los del de 1894.

Para realizar tales fines se propone la prórroga de la duración media de las concesiones, fijando el término de todas, para las líneas pertenecientes á las Compañías no convenidas, en 1.º de Julio de 1980. De esta suerte pueden las Empresas, de acuerdo con los tenedores de sus obligaciones, repartir la amortización de éstas en un número mayor de años, y disminuir la cantidad necesaria en cada uno para tan preferente atención.

La importancia de tal resultado no hay para qué encarecerla, y en este sentido la prórroga de las concesiones tiene un valor efectivo y no pequeño para las Compañías; pero conviene hacer constar que en modo alguno significan la entrega á aquéllas por el Estado de las fabulosas cantidades que algunos, de buena fe sin duda, pero basándose en cálculos quiméricos, han supuesto, pues, atendiendo á lo lejano del plazo en que se han de utilizar las prórrogas, más cerca de la exactitud se está al afirmar que éstas carecen al presente de valor comercial apreciable, excepto para las Compañías.

Para convencerse de ello basta observar que si se trata, por ejemplo, de una línea cuya caducidad esté fijada para dentro de setenta años, el beneficio que representa una prórroga de cinco más en su concesión viene á equivaler á la entrega de otros tantos pagarés por valor respectivamente de las utilidades líquidas del ferrocarril en cada uno de aquéllos, y pagaderos al final de los mismos; es decir, dentro de setenta y uno, setenta y dos, setenta y tres, setenta y cuatro y setenta y cinco años, sin otra garantía que las referidas utilidades. Ahora bien; teniendo en cuenta: primero, que en tales pagarés no cabe se consigne cantidad fija y determinada, por la imposibilidad de profetizar hoy cuáles serán los productos netos de la línea á tan largas fechas; segundo, lo dilatado del plazo de vencimiento, en cuyo transcurso hasta pueden haber desaparecido los ferrocarriles, siendo reemplazados por otro medio de locomoción; y tercero, finalmente, lo eventual de la garantía, lógico es suponer no habría hoy en el mercado quien fiase sobre ella cantidad alguna, ó en otros términos, que su valor actual es punto menos que ilusorio para cualquier tenedor, incluso el Estado, y que si las Compañías pueden utilizarlos es porque cuentan con un banquero, sus obligacionistas, que ante la perspectiva de la quiebra de aquéllas, con el consiguiente quebranto de sus intereses, naturalmente han de prestarse á una operación, equivalente en cierto modo al descuento de los supuestos pagarés, esto es, á consentir en la prórroga del plazo de amortización de sus obligaciones.

Tales son, en suma, las analogías y diferencias que ofrece respecto á los proyectos de ley de 1892 y 1894, el que, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y previa la venia de S. M., y para los fines que expresados quedan, tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes el Ministro que suscribe.

Madrid 3 de Julio de 1896.—Aureliano Linares Rivas.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Los derechos que el Arancel general de 31 de Diciembre de 1891 señala para las partidas comprendidas en la columna primera del estado adjunto, serán reemplazados por los que expresa la columna tercera del mismo, á partir de 1.º de Enero de 1897; quedando anuladas en la misma fecha las tarifas especiales números 1 y 2 para el adeudo de los derechos correspondientes al material que importan las Compañías de ferrocarriles, comprendidas en los artículos 34 de la ley de Presupuestos de 1877-78 y 19 de la correspondiente al año económico de 1876-77.

Quedan anulados desde la promulgación de la presente ley los artículos 1.º y 2.º de la de 6 de Julio de 1888.

Art. 2.º Se confirman y aprueban los adjuntos convenios pactados por el Gobierno de S. M. respectivamente con cada una de las Compañías de ferrocarriles del Norte, de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Andaluces, de Zara-

goza á Barcelona y Francia, de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo.

Art. 3.º Se autoriza al Gobierno para pactar convenios análogos á los expresados en el artículo precedente, y sobre las mismas bases que aquéllos, con las demás Compañías ferroviarias españolas que lo soliciten.

Madrid 3 de Julio de 1896.—El Ministro de Fomento, Aureliano Linares Rivas.

Estado á que se refiere el adjunto proyecto de ley en su artículo primero.

Partidas del Arancel General....	Derechos por cada 100 kilogramos.— Pesetas.
33 Barras carriles de hierro y acero..	4,5
Placas de unión.....	8
Traviesas de hierro y acero, tirantes para la vía y los platos, rodanas y demás piezas propias para su asiento.....	8
35 Hierro y acero en aros para ruedas de locomotoras y carruajes de ferrocarriles, ejes rectos y muelles	9
Hierro y acero en ruedas de más de 100 kilogramos para ferrocarriles, montadas en sus ejes ó sin ellos..	12
Muelles de acero de todas clases para locomotoras, tenders, coches y vagones.....	9
47 Tornillos, tuercas, escarpias y tirafondos para la vía.....	14
Cambios de vía completos de hierro y acero y las piezas hechas para los mismos	14
55 Topes de hierro y acero para locomotoras, tenders, coches y vagones.....	11
Amarras de hierro para locomotoras, tenders, coches y vagones..	11
Piezas de hierro y acero para puentes, armaduras de estaciones y talleres.....	11,50
56 Bastidores de hierro y acero para tenders, coches y vagones.....	11,50
270 Plataformas giratorias.....	13
265 Locomotoras, tenders y piezas sueltas, no expresadas, para los mismos.....	16
Coches de primera, y mixtos de primera y segunda.....	26
275 Idem de segunda, y mixtos de segunda y tercera.....	22
Idem de tercera, y mixtos de tercera y furgón.....	20
276 Vagones de todas clases.....	13
75 Cobre en tubos para ferrocarriles..	46,20

Madrid 2 de Julio de 1896.—Aureliano Linares Rivas.

CONVENIO

entre el Ministro de Fomento, obrando en nombre del Estado, debidamente autorizado por acuerdo del Consejo de Ministros, con fecha 14 de Junio de 1896, y bajo reserva de aprobación del presente Convenio por una ley, en la actual legislatura, de una parte;

Y la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, representada por los Excmos. Sres. D. Gustavo Bailer y D. Juan Manuel de Urquijo, Marqués de Urquijo, individuos de su Consejo de administración, obrando en virtud de los poderes que les han sido conferidos por acuerdo del Consejo de administración de la misma Compañía debidamente autorizados por la junta general de sus accionistas, de otra parte,

Se ha dicho y convenido lo siguiente:

Artículo 1.º Teniendo la Compañía otorgadas á distin-

tas fechas las concesiones de los ferrocarriles que posee, ó cuyos derechos tiene adquiridos, cuya denominación consta en el cuadro núm. 1 de los anejos á este Convenio, que se consideraran formando parte integrante del mismo, y á fin de que todas ellas reviertan al Estado en la misma fecha, se fija como término de concesión común para dichos ferrocarriles el día 1.º de Julio de 1880.

Art. 2.º La Compañía unificará sus tarifas legales en todas las líneas de su red actual, comprendidas en el anejo número 1, dividiendo las mercancías en seis clases ó grupos, con los tipos de percepción por peaje, transporte y gastos accesorios que se consignan en los cuadros número 2, anejos al presente Convenio.

La clasificación de mercancías, anejo núm. 3, será única para dichas líneas.

Art. 3.º La Compañía asiente á la supresión de las tarifas especiales números 1 y 2 para el adeudo de los derechos correspondientes al material que importan las Compañías de ferrocarriles comprendidas en los artículos 34 de la ley de Presupuestos de 1877-78 y 19 de la correspondiente al año económico de 1876-77, y asiente igualmente á la numeración de los artículos 1.º y 2.º de la de 6 de Julio de 1888.

Los derechos correspondientes al material que haya de importar en adelante para las obras y la explotación de sus diversos caminos serán los que se expresan en el cuadro núm. 4, que se une al actual Convenio, debiendo satisfacer los derechos que figuran en el Arancel general de Aduanas por todos los artículos no comprendidos en ese cuadro.

Los nuevos tipos de adeudo comenzarán á regir al mismo tiempo que este Convenio, excepción hecha del material que figure ya en relaciones que estén aprobadas para su introducción en el presente año á la fecha de este Convenio, cuyas relaciones disfrutará del régimen actual, siempre que dicho material comprendido en ellas se presente al adeudo en las Aduanas respectivas hasta 31 de Diciembre próximo inclusive.

Si los derechos del Arancel general, ó los que rigiesen por virtud de Tratados, fueran en cualquier tiempo inferiores á las de todas ó algunas de las partidas comprendidas en el referido estado, la Compañía se atenderá á los derechos resultantes de dicho Arancel ó tarifas para el comercio en general.

Art. 4.º La Compañía aplicará al transporte de cereales, harinas, vinos, ganados, carbones de producción nacional, así como á los instrumentos de Agricultura y toda clase de abonos, las tarifas reducidas anejas al núm. 5, al presente Convenio. No podrán elevarse estas tarifas en ningún caso durante tres años, á contar desde que empiecen á regir en virtud de este Convenio. Transcurrido ese tiempo, podrá la Compañía aumentar los precios en todo ó en parte, dentro de sus tarifas legales, si el dividendo repartido á sus acciones no alcanzase al 3 por 100 anual.

Art. 5.º La Compañía reducirá hasta el 50 por 100 el precio de los billetes que utilicen los jornaleros del campo para trasladarse á las diversas comarcas de toda su red durante las épocas de sus principales faenas agrícolas, conforme á las condiciones de la tarifa núm. 6 aneja para este efecto al actual Convenio.

Art. 6.º La Compañía, sin exceder el plazo de concesión señalado á sus líneas por el actual Convenio, podrá sustituir por otros los títulos que actualmente tiene emitidos, ó introducir en sus cuadros de amortización las modificaciones ó aplazamientos que considere necesarios, siempre que para esto obtenga el consentimiento de los interesados en los mismos títulos ó su adhesión en el número y forma que se expresa en el presente artículo.

La Compañía, sin necesidad de constituirse para esto en estado de suspensión de pagos, ni depositar, por tanto, los sobrantes de sus ingresos, podrá presentar al Juzgado de primera instancia de su domicilio el proyecto de modificaciones ó Convenio que en junta general haya acordado someter á la aceptación de sus acreedores, solicitando al hacer esa presentación el llamamiento de los mismos por el término de tres meses para que manifiesten su conformidad ó oposición al referido Convenio, cuyas presentaciones y solicitud producirán los efectos que para la declaración de suspensión de pagos determina el núm. 1.º del art. 934 del Código de Comercio.

Si la Compañía hubiera obtenido anteriormente adhesiones al proyecto que presenta, acompañará á éste los justificantes de las mismas, y tanto estas adhesiones

como las que se verifiquen dentro de los plazos que se abran judicialmente, se formalizarán con arreglo á lo prescrito en el art. 12 de la ley de 12 Noviembre de 1869, pudiendo sustituirse el depósito de los títulos al portador ó negociables que presten dichas adhesiones por el estampillado de los mismos, de cuya efectividad y del número y calidad de los títulos así adheridos, habrá de certificar Agente consular, Notario ú Oficial de fe pública que resida en el lugar donde el estampillado esté puesto ó se practique, legalizándose en forma estas certificaciones.

El Convenio será aprobado, si reúne la adhesión de los $\frac{2}{3}$ de los títulos ú obligaciones á los que afecte, computándose como establece el precitado Código, y no reuniéndolos, se hará un segundo llamamiento por término de dos meses; entendiéndose y declarándose también aprobado el Convenio, si dentro de este nuevo plazo reuniese la adhesión de los $\frac{2}{3}$ del total de aquellos títulos, y no hicieren oposición ó dieran su voto contrario representaciones que excedan de otros $\frac{2}{3}$ de ese mismo total.

A los títulos, valores, cédulas ó efectos de cualquier clase sujetos á ser timbrados ó á satisfacer el impuesto de derechos reales, que la Compañía emita en sustitución ó por conversión de los que tenga emitidos con pago de sus tributos, les servirá de abono la cantidad que por la emisión de los antiguos se haya satisfecho en ambos conceptos, y se pagará únicamente la diferencia en más que conforme á las leyes vigentes corresponda por la mayor cantidad que pueda representar los títulos nuevos, en relación con la que represente los que se modifiquen ó sustituyan, entendiéndose vigente, tanto para la emisión como para la amortización de unos y de otros, el art. 11 de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1887, con estricta sujeción al que se ultimarán todas las liquidaciones que ahora se hallen pendientes en cualquier estado ó que deben practicarse en lo futuro.

Art. 7.º El presente Convenio queda exceptuado de los derechos reales y demás impuestos que por la legislación actual pudieran devengar.

Madrid 2 de Julio de 1896.—El Ministro de Fomento, *Aureliano Linares Rivas*.—Batier.—El Marqués de Urquijo.

Igual convenio se ha celebrado con las Compañías de los ferrocarriles del Norte, Medina del Campo á Zamora y Orense á Vigo y Andaluces y Tarragona á Barcelona y Francia.—(Gac. 4 Julio 96.)

FERROCARRILES

Se ha autorizado á la Compañía de almacenes generales de depósito en Gran Canaria, y en su representación á D. Juan Rodríguez Queyles, para que en el término de un año pueda practicar los estudios de una vía férrea de Las Palmas al puerto de la Luz (Gran Canaria), dejando á salvo la intervención que pueda corresponder á las autoridades de Guerra y Marina.—(Gac. 4 Julio 96.)

OBRAS MARÍTIMAS

Se prorroga nuevamente por cinco ejercicios económicos el plazo de duración de la subvención anual de 500.000 pesetas que con destino á las obras del puerto de Málaga fué otorgada por Real decreto de 8 de Marzo de 1878 y ampliada por otro Real decreto de 15 de Julio de 1892.

La ampliación que ahora se otorga no tendrá eficacia alguna, y no podrá comenzar á librarse la correspondiente subvención hasta tanto que queden completamente liberados de todo gravamen ó hipoteca los terrenos ganados al mar con motivo de las obras del muelle denominado del Marqués de Guadriaro.—(Gac. 4 Julio 96.)

SECCIÓN DOCTRINAL

TRANSPORTES AÉREOS

La conducción por cables aéreos está llamada á ocupar un importante lugar en las Obras públicas del porvenir; en España, lo mismo que en Alemania, Bélgica y Francia, su aplicación es frecuente en ex-