

FERROCARRILES SECUNDARIOS

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,
Vengo en autorizar al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas para presentar á las Cortes un proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Palacio á 22 de Junio de 1903.—Alfonso.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, Javier González de Castejón y Elio.

A LAS CORTES

El proyecto de ley que tengo la honra de presentar es la reproducción fiel y exacta del que aprobaron los Cuerpos Colegisladores y quedó pendiente de votación definitiva en esta Cámara al ser disueltas las anteriores Cortes. Representaba aquél en el momento crítico á que nos referimos una transacción y como un acuerdo de los diversos intereses y tendencias que en su laboriosa gestación había venido luchando, y no era tampoco la primera vez que tales sacrificios resultaban estériles por efecto de un cambio político. Tratábase además en este proyecto de un problema vital para el país, cual es el de la construcción de sus ferrocarriles secundarios, completamente de nuestra red general, y con ella factor decisivo de nuestra vida económica y financiera, que de modo tan poderoso á llamado á influir en nuestra riqueza nacional. Qué mucho que el Gobierno haya creído patriótico y conveniente reproducir aquel proyecto, tal como se encontraba al ir á procederse á su votación definitiva. Significa esto la convicción que abrigó de lo necesario que el abordar desde luego problema tantas veces planteado, y la no menos arraigada que siente, de que el espíritu conciliador é imparcial en que tal reproducción se inspira, ha de hacer más llana y hacedera su obra, que no supone la preponderancia de ningún criterio político de tradición ó de partido, sino el deseo común de satisfacer una verdadera necesidad de nuestra patria á todas horas y por todos reconocidos desde hace mucho tiempo. Abre además esto el camino á modificaciones, si por acaso se creyesen necesarias, y sobre todo concurre su aprobación á la salvadora empresa del fomento de nuestras Obras públicas, y con ellas á remediar la necesidad de trabajo tantas veces sentida en nuestras crisis obreras.

Fundado en tales motivos, el Ministro que suscribe tiene la honra de proponer á las Cortes el siguiente proyecto de ley.

Madrid 22 de Junio de 1903.—Javier González de Castejón y Elio.

PROYECTO DE LEY

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de la presente ley se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público, con motor mecánico, que en adelante se concedan y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el cap. 1.º de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividirán en dos categorías, según que no se subvencionen directamente por el Gobierno ó reciban auxilio de los fondos públicos, y su concesión no podrá nunca exceder de setenta y cinco años.

Art. 2.º Todos los ferrocarriles secundarios serán considerados como de utilidad pública, teniendo derecho á la expropiación forzosa, á la exención del impuesto sobre los billetes de viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de la explotación; el aprovechamiento de las obras construidas por el Estado, las Provincias y los Municipios, previa concesión del Gobierno, que la otorgará siempre que lo impida el uso ordinario de aquéllas, y á los demás beneficios que concede el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1880, quedando sujetos á las disposiciones que rijan para los de interés general, en lo relativo á derechos de Aduanas por introducción de material fijo y móvil.

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

Art. 3.º Los concesionarios de estos ferrocarriles podrán, previa autorización del Ministro de Agricultura y Obras públicas, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiriera, en los mismos términos y con las mismas garantías, al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

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

Art. 5.º Los ferrocarriles secundarios 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 de orden público, el Gobierno podrá disponer la suspensión de la circulación por esas vías, sin que por ello se dé lugar á indemnización de ningún género, y podrá también utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

Art. 6.º Tanto durante la construcción, como cuando los ferrocarriles secundarios se hallen ya entregados al servicio público, los concesionarios se someterán á las reglas que el Gobierno dicte, para cerciorarse de que las obras y material reunen todas las circunstancias de solidez y estabilidad necesarias, así como de que la explotación se verifica en buenas condiciones, por lo que se refiere á la seguridad de las personas, sin perjuicio de que el Gobierno presente á las Cortes en su día una ley de Policía de ferrocarriles secundarios.

Art. 7.º Al otorgarse la concesión de estos ferrocarriles se fijará para cada uno su tarifa legal ó de precios máximos, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación.

El concesionario, dando conocimiento al Gobierno, podrá rebajar la tarifa máxima, con tal que lo haga de una manera general y sin modificar sus condiciones de aplicación, y asimismo, y sujetándose á las reglas administrativas que oportunamente se dictarán para que no se perjudique ningún interés legítimo, podrá establecer tarifas especiales con precios inferiores y condiciones de aplicación diferentes de las de la tarifa máxima.

Art. 8.º Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, ó no se construyan con arreglo á la fórmula de progreso fijada, ó no se terminen en el periodo señalado, ó no se explote la línea en los términos que se prescriban en el pliego de condiciones de la concesión, se declarará ésta caducada, perdiendo el concesionario la fianza si no estuviese devuelta, ó pagando de sus bienes una multa de igual valor.

El expediente que al efecto se instruya, quedará reducido á hacer constar cualquiera de los hechos designados como causa de caducidad en el párrafo anterior, y no se resolverá sin dar audiencia á la parte interesada y oír al Consejo de Obras públicas y al de Estado.

Art. 9.º Declarada la caducidad, el Ministerio de Agricultura y Obras públicas se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiese lugar á ello.

Art. 10. Si al declarar la caducidad no hubiesen comenzado las obras, quedará la Administración desligada de todo compromiso con el concesionario. En caso de que se hubieren ejecutado algunas obras ó todas ellas, se sacarán á subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario por el Estado, las provincias y los Municipios en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores.

Si el ferrocarril se encontrase en explotación, se tendrá en cuenta para tasarlo su valor industrial, ó sea los productos que rinda de presente y las esperanzas estimables para el porvenir.

La tasación se verificará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que el Ministro de Obras públicas designe, y un perito nombrado por el concesionario.

Si á la subasta no acudiese postor alguno, se anunciará una segunda y última por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Art. 11. Si en cualquiera de las dos subastas á que se refiere el artículo anterior se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual depositará la fianza que en el anuncio de la subasta se hubiese fijado para responder á la Administración del cumplimiento de su compromiso, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de ta-

sación y subasta, así como los que el Estado haya tenido que suplir para mantener la explotación, y el resto se entregará al primitivo concesionario. En el 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.

Art. 12. El Gobierno, previo informe del Consejo de Obras públicas, podrá conceder una prórroga á los concesionarios de los ferrocarriles secundarios, siempre que ellos aleguen razones que justifiquen la imposibilidad de haber terminado las obras en el plazo señalado, prórroga que no excederá nunca del tiempo fijado en la concesión para ejecutar las obras.

Cualquiera otra prórroga habrá de concederle necesariamente en virtud 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 presumida en el plan general, ni la mayor ó menor posibilidad de aprovechar carreteras ú otras obras que se supusiesen aprovechables.

Art. 13. Al terminar el plazo de cada concesión adquirirá el Estado las líneas con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Con tres años de antelación se practicará un reconocimiento general en la línea por los Ingenieros del Estado, y el Ministro del ramo, en vista del dictamen que emitan, ordenará cuanto sea preciso para que las obras, edificios, material y demás se encuentren en buen estado el día en que deba hacer su entrega el concesionario. Si éste se negare á cumplir las órdenes que para el efecto se le comuniquen, el Ministro dispondrá que se ejecute en por cuenta de la Empresa, embargando si pare ello fuese preciso, los productos de la explotación.

Art. 14. Ninguna concesión de ferrocarriles secundarios constituye monopolio, y ninguna otra concesión ulterior de caminos, ferrocarriles, canales de navegación ú otros, en la misma comarca donde está situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante, podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna á favor de ninguno de los concesionarios.

CAPÍTULO II

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS SIN SUBVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO

Art. 15. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta categoría, cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el concesionario, los que se constituyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico, ni garantía de interés por el Estado.

Si la concesión se otorgará por el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, con arreglo al reglamento, que se publicará para la aplicación de esta ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado, se dará cuenta de ella á las Cortes, y no será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

Art. 16. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas; pero las someterán á la aprobación del Gobierno, y una vez aprobadas, se pondrán en vigor por un plazo mínimo de tres meses, dándose á conocer al público por lo menos con quince días de anticipación á la fecha en que comiencen á regir.

Los ferrocarriles de esta categoría prestarán los servicios de correos, telégrafos, conducción de presos y penados, transportes y otros del Estado con arreglo á una tarifa especial que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión, teniendo en cuenta las ventajas que se otorguen para la construcción del ferrocarril respectivo, como derecho de expropiación forzosa, ocupación del dominio público y otras análogas, así como los auxilios que en obras ejecutadas haya de recibir del Estado, de las provincias ó de los Municipios.

El concesionario no tendrá obligación de someter á la aprobación superior más que la marcha y composición del tren correo, pudiendo organizar los demás trenes con toda libertad, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito.

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría se dirigirá al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará:

1.º De una Memoria en que explique el objeto y ventajas de la obra y las razones que apoyan el trazado elegido.

- 2.º De un plano y un perfil longitudinal de la línea.
- 3.º De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios; y
- 4.º De una apreciación alzada del coste del establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda hacer uso del derecho de expropiación forzosa, ocupar alguna extensión del dominio público, aprovechar obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se acompañará también el documento que acredite haber depositado en garantía de la petición el 1 por 100 del importe de la apreciación alzada de la obra, y si el peticionario rehusare la concesión con las condiciones mismas de su proposición, sin alteración alguna por parte del Gobierno, perderá el depósito, que quedará á beneficio del Estado.

Art. 18. En los casos en que se pretendan los beneficios á que se refiere el párrafo segundo del artículo anterior, se fijarán en cada concesión los plazos en que haya de darse principio y término á las obras, la fórmula de progreso de éstas, ó sea la cantidad de obra que debe ejecutarse en cada periodo, y la suma á que asciende el 3 por 100 del presupuesto, la cual deberá ser depositada por el concesionario como fianza para el cumplimiento de las cláusulas de su concesión.

Si el concesionario deja transcurrir quince días desde que se le notifique la concesión sin acreditar la constitución de dicho depósito, perderá la fianza prestada en garantía de la petición y todos sus derechos á la concesión solicitada, no pudiendo expedirsele el título de la misma.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto no será devuelta hasta que se hayan ejecutado obras por el doble de su valor.

Art. 19. El Gobierno, por causa de utilidad pública, podrán adquirir los ferrocarriles de esta clase cuando lleven quince años de explotación y antes de que termine el plazo de su concesión. Para determinar el precio de la compra se tomará el promedio de los productos líquidos obtenidos durante los últimos cinco años; y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril como promedio durante el último quinquenio, será el importe de la anualidad que el Estado pagará á la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

También podrá el Estado verificar el pago de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al tipo legal.

CAPÍTULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 20. Se consideran ferrocarriles secundarios de esta clase los que se comprendan en el plan general á que se refiere el artículo siguiente, y cuyo ancho de vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro, salvo aquellos casos en que por el Gobierno se estime conveniente otra latitud.

Art. 21. Se autoriza á una Comisión técnica, que presidirá el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, para que forme el plan de los ferrocarriles secundarios que han de obtener la garantía de interés por el Estado.

Constituirán la Comisión dos personas de reconocida competencia y notoriedad, nombradas por el Ministro de Obras públicas con el carácter de Vicepresidente; el Presidente del Consejo de Obras públicas; el Director del Instituto Geográfico y Estadístico; un General y un Jefe del Ejército en representación del Ministerio de la Guerra; un representante de las Compañías férreas de vía normal en explotación; otro de las de vía estrecha, también en explotación; un representante de las Cámaras de Comercio, especialmente designado por ellas, y un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de notoria competencia, aunque no tenga ningún cargo oficial, libremente nombrado por el Ministro del ramo.

La Comisión técnica citada designará los grupos que han de constituir la red y su extensión kilométrica.

La longitud total de las líneas comprendidas en el plan no excederá en ningún caso de 5.000 kilómetros, y se dividirá en grupos, cuya extensión no será inferior á 200 kilómetros, cifra que podrá disminuirse á petición de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, siempre que éstos contribuyan con garantía positiva á la realización del grupo.

Se exceptúan de esta regla las zonas parcialmente servidas por ferrocarriles secundarios ya en explotación, para las que podrán otorgarse á juicio del Ministro, oyendo á la Comisión técnica citada las

concesiones parciales que se consideren convenientes para conseguir el desarrollo de los intereses públicos.

Los trabajos de la Comisión técnica habrán de quedar terminados en el plazo máximo de seis meses, contados desde la promulgación de esta ley. En los primeros setenta días del mismo plazo, la referida Comisión deberá conocer los datos y trabajos reunidos sobre la materia por la Administración Central, y se dirigirá a todas las Diputaciones provinciales; para que en el término de dos meses la informe sobre sus intereses y aspiraciones con relación al grupo o grupos que afecten a la respectiva provincia.

La aprobación de los trabajos de la Comisión técnica corresponde al Consejo de Ministros, quien dará cuenta a las Cortes del uso hecho de esta autorización.

La subasta de las líneas comprendidas en el plan no podrá anunciarse sino después de transcurrido un mes, a contar de la fecha en que el Gobierno haya cumplido este precepto.

Art. 22. El Estado garantiza a los ferrocarriles secundarios de esta clase desde el día 1.º del mes siguiente al en que comience la explotación de todas las líneas del grupo que el concesionario se hubiere comprometido a construir, hasta que transcurran veinte años, un interés mínimo anual de 4 por 100 del capital correspondiente a su construcción, sin incluir el material móvil.

En el caso de que hubiese sido concedida alguna prórroga para terminar las obras, la duración de aquéllas se descontará del mencionado plazo de veinte años.

El capital máximo cuyo interés garantiza el Estado, no excederá nunca de 50.000 pesetas por kilómetro.

Art. 23. Cuando el producto líquido de un grupo de líneas no alcance al 4 por 100 del capital señalado, el Gobierno abonará al concesionario la suma que le falte para completar dicho 4 por 100. Cuando el producto líquido pase del 8 por 100, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiere entregado; cualquiera que sea el plazo necesario para completar dicho reintegro; en ambos casos se reservará el Estado la debida comprobación del gasto realizado, y los reglamentos determinarán las partidas esenciales de la liquidación y la forma y plazo para presentar aquélla.

Art. 24. Para los efectos de la garantía de interés por el Estado, se fija en 3.000 pesetas por kilómetro el coste anual de la explotación. Cuando un grupo de líneas produzca una cantidad superior a las 3.000 pesetas por kilómetro, se disminuirá de aquélla el gasto calculado por el coeficiente que para cada grupo haya señalado el Ministro del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas.

En ningún caso excederá el abono de interés del 4 por 100 del capital garantizado.

La liquidación de la garantía de interés, lo mismo que la de los reintegros, se hará teniendo en cuenta todas las líneas que constituyan el grupo objeto de una sola y misma concesión, por años naturales completos, haciéndose liquidaciones especiales para las fracciones de año que pudieren resultar, ó sea para los períodos comprendidos entre las fechas de principio y fin de la garantía de interés y el 31 de Diciembre respectivo é inmediatamente posterior a dichas fechas.

Para los efectos de esta garantía, no se considerará como gasto de explotación los intereses de las obligaciones que se hayan emitido.

Art. 25. Si transcurridos diez años desde que se ponga un grupo en explotación, el Gobierno, en cinco años consecutivos, se viera en la necesidad de hacer abonos para el pago de los intereses garantizados, el Ministro de Obras públicas podrá nombrar, a expensas de la Compañía, un Delegado, que, con el carácter de Coadministrador, intervenga en la dirección y explotación del ferrocarril ó ferrocarriles.

Este Delegado cesará en sus funciones tan luego como las líneas produzcan durante tres años un 4 por 100.

Art. 26. Publicado como ley el plan de los ferrocarriles secundarios con subvención directa del Estado, la iniciativa particular hará el estudio de las líneas, con determinación de las condiciones facultativas y económicas de construcción y explotación, y de las tarifas máximas de aplicación.

El estudio de cada grupo que fuere aprobado por el Ministerio de Obras públicas servirá de base para la subasta, que se anunciará con tres meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada grupo se fijarán por el Ministro del ramo los plazos en que haya de darse principio y término a las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en la subasta, condiciones que se incluirán en el anuncio de ésta.

Art. 27. El Gobierno otorgará en pública subasta al mejor postor la concesión de cada uno de los grupos comprendidos en el plan general de ferrocarriles secundarios, y la licitación versará sobre el capital a garantizar plazo de la concesión y mejora del coeficiente de explotación.

Siempre que una Diputación provincial ó un grupo de Diputaciones provinciales ó de Ayuntamientos quiera emprender por su cuenta la construcción de parte ó de toda la red de ferrocarriles secundarios que interesan a su provincia ó provincias respectivas, el Gobierno les concederá autorización para ello, con preferencia a todo otro postor, en la subasta a que hace referencia el artículo anterior; siempre que asuman en su totalidad ó hasta determinado límite, la garantía del interés que el Estado ofrece por esta ley, quedando así éste descartado de toda responsabilidad, ó reducida al tipo de interés representado por la diferencia entre el garantizada por la Diputación ó Diputaciones ó Ayuntamientos, y el del 4 por 100 fijado por esta ley.

Los concesionarios respectivos satisfarán al autor del estudio el valor del proyecto aprobado, no pudiendo exceder este gasto de 500 pesetas por kilómetro.

No podrán ser expedidos los títulos de concesión de ferrocarriles secundarios de esta clase mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto. Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá a subastar la concesión en el término de cuarenta días.

Dicho depósito no se devolviera hasta que se hayan ejecutado obras por doble de su valor.

Art. 28. Los concesionarios de los ferrocarriles de esta clase quedan sometidos a la revisión de las tarifas, con arreglo al art. 49 de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y tendrán la obligación de reservar un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición, habrán de someterse, por excepción, a la aprobación del Gobierno pues todos los demás trenes se organizarán con entera libertad, sin más limitaciones que las de la policía de seguridad.

Este servicio, y los restantes del Estado, como telegráfico, conducción de presos y penados y otros transportes, se prestarán con arreglo a una tarifa especial, que se fijara en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión.

Art. 29. El Gobierno podrá autorizar la explotación del todo ó parte de alguna de las líneas de un grupo, aun cuando éste no esté terminado, siempre que no resulte comprometida la seguridad; pero el concesionario no tendrá derecho a la garantía de interés por el Estado hasta que no comience la explotación de todas las líneas del grupo.

Art. 30. El Estado se reserva la adquisición de las líneas una vez terminado el período de garantía de interés.

Para determinar el precio de este rescate se tomará el promedio de los productos líquidos, no contando como tal la subvención del Estado, obtenidos durante los diez últimos años, y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril durante el mismo plazo indicado, será el importe de la anualidad que el Estado pagará a la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si el valor que resultare para la anualidad fuese superior al 8 por 100, y la Compañía, al verificarse el rescate, se hallare con la obligación de reembolsar al Estado por abonos recibidos, se disminuirán las primeras anualidades en la mitad de lo que supone al 8 por 100 hasta que el Estado quede reintegrado de las cantidades que abonó en concepto de subvención.

El Estado podrá hacer el pago a la Empresa de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al interés legal.

Art. 31. Queda el Gobierno facultado para otorgar a los ferrocarriles económicos concedidos con anterioridad a la presente ley, todos los beneficios que en la misma se señalan a la clase de ferrocarriles no subvencionados a que se refiere el capítulo 2.º, siempre que los interesados se ajusten en su concesión al plazo de sesenta y cinco años antes prefijado, que renuncien a disfrutar de la exención de impuestos, y se sometan también a las demás prescripciones de la presente ley, sin que puedan en caso alguno obtener garantías de interés ni subvención de ningún género por el Estado.

Art. 32. Cualquier ferrocarril de los comprendidos en el plan de los secundarios subvencionados con la garantía de interés, podrá ser concedido con las condiciones de las líneas subvencionadas a que

se refiere el capítulo 2.º de esta ley, siempre que así se solicite antes de ser adjudicado el grupo á que pertenezca.

Art. 33. El Consejo de Ministros, á propuesta de la Comisión encargada de formar el plan de los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés, se decidirá cuáles de éstos deberán ser considerados estratégicos, y para la concesión y explotación de los que tenga el expresado carácter, se impondrá como condición precisa que el Consejo de administración de las Empresas concesionarias componga exclusivamente, y en todo tiempo, de ciudadanos españoles y con residencia permanente en España.

Madrid 22 de Junio de 1903.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, Javier González de Castejón y Elío.

PRESUPUESTO DE AGRICULTURA

CRÉDITOS QUE SE SOLICITAN PARA EL AÑO ECONÓMICO 1904.

Por artículos

CAPÍTULO 8.º—*Personal de Obras públicas.*

1.º Personal facultativo	3.667.750
2.º Idem administrativo	588.500
3.º Consejo de Obras públicas	22.250
4.º Escuela y laboratorio	43.750
5.º Depósito de planos	2.750
6.º Divisiones de ferrocarriles	968.250
7.º Aguas, ríos y canales	139.850
8.º Navegación marítima	625.000
9.º Tribunales de oposición	2.750

(f)

Sin alterar el importe total del capítulo, se proponen las siguientes modificaciones:

Aumentos:

- Artículo 1.º *Personal facultativo.*—En el Cuerpo de Ingenieros de Caminos se aumentan 3 plazas de Inspectores generales de segunda clase, á 8.750 pesetas, de urgente necesidad para los servicios del Consejo de Obras públicas, á fin de que la gran cantidad de asuntos del mismo no sufra la demora que hoy experimentan..... 26.250
- Se figuran en el mismo las plazas de 35 Ingenieros terceros, á 2.000 pesetas, que no producen variación en el crédito, por darse de baja en la plantilla del Cuerpo de Ayudantes de este mismo artículo.
- En el Cuerpo de Sobrestantes se aumentan 6 terceros, dándose de baja en el art. 5.º de este capítulo 6 plazas de Celadores de vía..... 9.000
- Artículo 2.º *Personal administrativo.*—La escasez que del mismo se observa desde que se hizo la división del Ministerio de Fomento, y el aumento considerable de trabajo que produce el progreso y desarrollo de los ramos de Obras públicas, aconsejan la creación, que se propone, de las siguientes plazas: 1 Jefe de Negociado de segunda clase, 3 Oficiales de primera, 1 de segunda, 1 de tercera y 1 de cuarta; en junto..... 23.000
- Artículo 3.º *Consejo de Obras públicas.*—Se eleva á 1.500 pesetas el sueldo de un Portero de 1.250..... 250
- Artículo 4.º *Escuela y Laboratorio.*—Constituye este artículo, sin variación en el importe de su crédito el servicio de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos, que en el actual presupuesto se halla consignado en el art. 3.º, y por error se le asignó el título de «Consejo de Obras públicas». Por la creación de este artículo varía el orden de los siguientes con relación á 1903, pasando el 4.º á ser 5.º, y así sucesivamente.
- Artículo 6.º (5.º en 1903.) *Divisiones de ferrocarriles.*—Se pasa á figurar en este artículo, dándose de baja en el 1.º, el personal de Ayudantes, Sobrestantes y Delineantes que prestan servicios en las Divisiones de Ferrocarriles, aumentándose en este artículo, por consiguiente: en personal de Ingenieros de Caminos, 168.000 pesetas; Ayudantes, 148.500; Sobrestantes, 67.500, y Delineantes, 20.000.. 404.000
- Artículo 7.º *Aguas, ríos y canales.*—Por la nueva organización de los servicios del Canal de Isabel II, las tres Divisiones que tienen en el vigente presupuesto, se varían con los títulos de «Servicio de explotación», «Personal administrativo» y «Conservación permanente», aumentando su gasto en..... 11.250
- Artículo 8.º *Navegación marítima.*—Por necesidades del servicio se proponen las siguientes modificaciones en el personal de Torreros de faros:

Aumento de 10 plazas, á 3.000 pesetas	30.000
Baja de 2 de 2.500 y 2 de 1.250	7.500
Aumento líquido	22.500

496.20

Artículo 9.º <i>Tribunales de oposiciones.</i> —Por insuficiencia de su crédito, se eleva de 1.500 pesetas á 2.750	1.250
--	-------

Suman los aumentos	497.500
--------------------------	---------

Bajas:

Artículo 1.º <i>Personal facultativo.</i> —Cuerpo de Ingenieros de Caminos.—Diferencia entre el importe de cinco plazas de Ingenieros Jefes de primera á 7.500 pesetas, que se suprimen, y cinco idem id. de segunda á 6.500, que se aumentan	5.000
---	-------

De esta plantilla ha pasado á figurar en la de Divisiones de ferrocarriles, art. 6.º de este capítulo, donde figuran como aumento, el personal que compone el servicio de inspección y vigilancia de los mismos, ó sean:

Ingenieros, pesetas	168.000
Ayudantes	143.500
Sobrestantes	67.500
Delineantes	20.000
	404.000

La consignación para diferencias de haberes de Ingenieros de Ultramar se disminuye en	1.250
---	-------

Se reduce el crédito de diferencias de haberes á los Ayudantes de Ultramar en	20.000
---	--------

Artículo 2.º <i>Personal administrativo.</i> —En las gratificaciones al personal afecto á la Dirección se da de baja la del Torrero de faros que se destina á provincias	750
--	-----

Artículo 6.º <i>Divisiones de ferrocarriles.</i> —Se eliminan seis plazas de Celadores de vía que, como queda consignado, pasan á figurar en el art. 1.º de este capítulo	9.000
---	-------

Se suprime por innecesario el crédito para completar el número de los Ingenieros mecánicos	2.500
--	-------

Artículo 9.º <i>Tribunal de oposiciones.</i> —Por razón de método se pasan á figurar al capítulo 4.º, como en él se ha explicado, las partidas de 30.000 y 25.000 pesetas para dietas de Escribientes temporeros y para pago de premios	55.000
---	--------

Suman los aumentos igual que las bajas	497.500
--	---------

CRÉDITOS QUE SE SOLICITAN PARA EL AÑO ECONÓMICO 1904.

Por artículos.

CAPÍTULO 9.º—*Servicios diversos de Obras públicas.*

1.º Gastos de oficina	90.830
2.º Gastos generales	80.000
3.º Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	70.090
4.º Ferrocarriles	219.000
5.º Alquileres de edificios	125.936
6.º Compra y recomposición de mobiliario	14.000
7.º Dietas, gastos de visita y comisiones	1.198.000
8.º Gastos de quebranto de moneda	55.500

(g)

Se proponen en este capítulo las siguientes modificaciones, que no alteran el importe total de su crédito:

	Aumentos.	Bajas.
Artículo 1.º <i>Gastos de oficina.</i> —Por insuficiencia de los de la Dirección general de Obras públicas	3.000	"
Por idéntica razón se eleva la consignación de la Escuela de Ingenieros de Caminos en 700 pesetas, la cual se trae del art. 3.º á figurar en éste, produciendo en él un aumento de	2.500	"
Se suprime la de la Jefatura de Levante por la suma que se le señala en el art. 4.º	"	1.250
Se transfieren en el art. los gastos de escritorio de las Divisiones de ferrocarriles	"	14.000
Se pasan á este artículo los créditos que en el presupuesto vigente se consignaban en el art. 4.º, Aprovechamiento de aguas, destinados á las Divisiones de trabajos hidráulicos y demás oficinas importantes	16.000	"
Artículo 2.º <i>Gastos generales.</i> —Para atender al crecimiento que progresivamente tienen los servicios de este artículo y á la remuneración, en proporción pequeña, de los trabajos especiales y extraordinarios de balances anuales de la Contabilidad del Ministerio, presupuestos Memorias y estadísticas	30.000	"