

Segunda. Tampoco se incluirán, por prohibirlo el art. 31 de la misma ley citada, los ferrocarriles económicos ó de vía estrecha ya construidos ó adjudicados.

Tercera. En general, se huirá de proponer líneas paralelas y situadas á corta distancia de las ya existentes.

Cuarta. Se indicará en la propuesta:

(a) La longitud aproximada de cada línea.

(b) Si para su establecimiento puede aprovecharse alguna carretera construida, ó si el ferrocarril que se propone puede sustituir con ventaja á alguna carretera no construida, pero si incluida en el plan de las del Estado.

(c) La densidad de población y la riqueza de todas clases existentes en la zona que el ferrocarril ha de recorrer; acompañando cuantas noticias y datos puedan contribuir á dar idea de la importancia y utilidad de la línea, así como de su coste y tráfico kilométrico probables.

(d) Caso de que algún Ayuntamiento ú otra Corporación ó entidad se hallase dispuesto á subvencionar la construcción de alguna línea, lo hará constar en la información, especificando con claridad el concepto y la entidad del auxilio. Así, si se tratara de una subvención directa ó de capital, se fijará la cantidad por kilómetro, ó bien el tanto por ciento del importe del presupuesto que ha de constituir aquélla; y si se prefiriese la forma de garantía de interés, se señalará el tipo de éste y el capital garantizado. Se expresará también si la subvención se otorga incondicionalmente ó sólo para el caso en que se disminuya la extensión del grupo á que la línea en cuestión pertenezca.

Quinta. Si las líneas incluidas en la propuesta no tuviesen su término natural dentro de la provincia y debieren extenderse por las limítrofes, se pondrán de acuerdo las Jefaturas de Obras públicas respectivas para señalar el punto probable de paso de una á otra provincia.

Sexta. Se limitará la propuesta á los ferrocarriles de verdadera importancia é interés, no olvidando que el plan general comprensivo de todos los que han de servir las 49 provincias de la Nación no debe exceder de 5.000 kilómetros; y á fin de que puedan ser atendidas en primer término las necesidades más perentorias, caso de incluirse más de una línea en la propuesta, se ordenará ésta, dando preferencia á los ferrocarriles cuya construcción revista mayor urgencia á juicio de los informantes.

Séptima. Todas las líneas que se propongan se dibujarán sobre un croquis de la provincia en escala de 1 : 500.000 en que figuren las poblaciones más importantes y las vías de comunicación existentes.

De Real orden lo manifiesto á V. S. para su conocimiento, cumplimiento exacto y demás efectos procedentes.

Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 8 de Agosto de 1904. Allendesalazar.—Sr. Gobernador civil de la provincia de

COMISIÓN

encargada de formar el plan de los ferrocarriles secundarios subvencionados por el Estado.

CIRCULAR

Preceptúa el art. 21 de la ley de Ferrocarriles secundarios en su sexto párrafo, que esta Comisión «se dirija á todas las Diputaciones provinciales para que en término de dos meses la informen sobre sus intereses y aspiraciones con relación al grupo ó grupos de los mencionados ferrocarriles, que afecten á la respectiva provincia».

Y al cumplir el precepto legal que acaba de citarse, y con objeto de que las propuestas ó planes parciales redactados y remitidos por las Diputaciones revistan cierta uniformidad y reúnan determinadas condiciones que faciliten su examen y estudio, cree esta Comisión del caso llamar la atención de V. hacia la conveniencia de que al formular sus aspiraciones la Cor-

poración provincial de su digna presidencia se amolde, en lo posible, á las siguientes reglas:

Primera. No se incluirán en dichas propuestas, conforme al texto del art. 1.º de la ley de Ferrocarriles secundarios, ninguna línea que, aunque no construida, figure ya en la red ó plan de las de servicio general.

Segunda. Tampoco se incluirán, por prohibirlo el art. 31 de la misma ley citada, los ferrocarriles económicos ó de vía estrecha ya construidos ó adjudicados.

Tercera. En general, se huirá de proponer líneas paralelas y situadas á corta distancia de las ya existentes.

Cuarta. Se incluirá en la propuesta:

(a) La longitud aproximada de cada línea.

(b) Si para su establecimiento puede aprovecharse alguna carretera construida; ó si el ferrocarril que se propone puede sustituir con ventaja á alguna carretera no construida, pero si incluida en el plan de las del Estado.

(c) La densidad de población y la riqueza de todas clases existentes en la zona que el ferrocarril ha de recorrer, acompañando cuantas noticias y datos puedan contribuir á dar idea de la importancia y utilidad de la línea, así como de su coste y tráfico kilométrico probable.

(d) La subvención, en su caso, que la Diputación se halle dispuesta á otorgar para auxiliar la construcción del ferrocarril, especificando con claridad el concepto y la entidad del auxilio. Así, si se tratara de una subvención directa ó de capital, se fijará la cantidad por kilómetro, ó bien el tanto por ciento del importe del presupuesto que ha de constituir aquélla; y si se prefiriese la forma de garantía de interés, se señalarán el tipo de éste y el capital garantizado. Se expresará también si la subvención se otorga incondicionalmente ó sólo para el caso en que se disminuya la extensión del grupo á que la línea en cuestión pertenezca.

Quinta. Si las líneas incluidas en la propuesta no tuviesen su término natural dentro de la provincia, y debieren extenderse por las limítrofes, se pondrán de acuerdo las Diputaciones provinciales respectivas para señalar el punto probable de paso de una á otra provincia.

Sexta. Se limitará la propuesta á los ferrocarriles de verdadera importancia é interés, no olvidando que el plan general comprensivo de todos los que han de servir las 49 provincias de la Nación no debe exceder de 5.000 kilómetros; y á fin de que puedan ser atendidas, en primer término, las necesidades más perentorias, caso de incluirse más de una línea en la propuesta, se ordenará ésta, dando preferencia á los ferrocarriles cuya construcción revista mayor urgencia, á juicio de los informantes.

Séptima. Todas las líneas que se propongan se dibujarán sobre un croquis de la provincia, en escala de 1 : 500.000, en que figuren las poblaciones más importantes y las vías de comunicación existentes.

Todo lo cual tengo la honra de manifestar á V. para su conocimiento y demás efectos procedentes.

Madrid 6 de Agosto de 1904.—El Presidente, Manuel Allendesalazar.—Sr. Presidente de la Diputación provincial de

REALES ÓRDENES

Ilmo. Sr.: La ley de Caminos vecinales de 30 de Julio último, en su tercera disposición transitoria, autoriza á las Diputaciones que no se acogieron á los beneficios de la Real orden de 3 de Octubre de 1903, para celebrar con el Estado contratos análogos á los que rigen en varias provincias, siempre que lo soliciten en el término de tres meses, á contar desde la fecha de promulgación de aquella ley.

En cumplimiento de esta disposición;

S. M. el Rey (Q. D. G.) ha tenido á bien acordar:

1.º Que por esa Dirección general se invite á las provincias

que no tengan contrato con el Estado para la construcción de 200 kilómetros de caminos vecinales, á que lo soliciten en debida forma ante esa Dirección general en el término de tres meses, á contar desde el día 3 del corriente.

2.º Á estas peticiones, que deberán estar suscriptas por los Presidentes de las Diputaciones respectivas, se acompañará copia autorizada del acta de la sesión en que se haya acordado auxiliar la construcción de los 200 kilómetros de caminos vecinales, consignando en dicho documento las bases á que hayan de ajustarse los contratos, y especialmente el importe de la subvención.

3.º Queda autorizada esa Dirección general para formalizar los contratos á que hacen referencia los artículos anteriores.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y cumplimiento. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 8 de Agosto de 1904.—Allendesalazar.—Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: La ley de Caminos vecinales, promulgada en 30 de Julio último, establece en su segunda disposición transitoria que los caminos incluidos en los contratos celebrados entre el Estado y las Diputaciones que no se hayan empezado á construir, se realicen con sujeción á dichos contratos en la misma forma que los que se encuentran en curso de ejecución, previa la revisión del plano, que, oyendo á las Diputaciones y á los Ingenieros Jefes, acordará el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, hasta completar 200 kilómetros en cada provincia.

Del examen de los datos remitidos por los Ingenieros Jefes de Obras públicas, relativos á la situación actual de los caminos en construcción, resulta que en algunos de ellos sólo se han invertido pequeñas cantidades, destinadas exclusivamente á inauguración de obras, á replanteos, á adquisición de herramientas ó á trabajos análogos, que en realidad no afectan á la construcción del camino, y que por su poca importancia ó por ser aplicables á otras obras no bastan á justificar que se consideren tales caminos como empezados por el solo hecho de que en ellos se hayan realizado estos gastos, de poca ó ninguna utilidad para el resultado final.

Evidentemente, estos caminos, que no pueden conceptuarse como principiados, se deben someter á la revisión que preceptúa la segunda disposición transitoria de la ley de Caminos vecinales, para demostrar de una manera indudable la conveniencia y utilidad de realizar esas obras.

Precisa, por consiguiente, dictar reglas generales, tanto para determinar los caminos que deben considerarse como sin empezar, para el efecto de la revisión, como para fijar la forma de efectuar esa revisión y los trámites á que debe sujetarse.

Fundado en los motivos que preceden;

S. M. el Rey (Q. D. G.) se ha servido disponer lo siguiente:

1.º Serán objeto de la revisión del plan que preceptúa la segunda disposición transitoria de la ley de Caminos vecinales, todos aquellos caminos que figuren en los contratos celebrados con las Diputaciones y que no tengan concluido un kilómetro completo de *explanación*.

2.º En el plazo de un mes, los Ingenieros Jefes de las provincias en que se ejecuten las obras, con arreglo al contrato modelo núm. 1, darán cuenta al Presidente de la Diputación de los caminos que han de ser materia de la revisión, con arreglo á lo establecido en la disposición anterior.

3.º En el término de un mes, á contar desde la fecha en que reciban estos datos, informarán las Diputaciones sobre los caminos que deben conservarse en el contrato ó segregarse de él entre los que se encuentren en las circunstancias expresadas, y propondrán asimismo los que se deben agregar, para completar con los que queden la longitud total de 200 kilómetros en cada provincia.

4.º En las provincias que tienen contrato modelo núm. 2, procederán las Diputaciones á informar desde luego en los términos que previene la anterior disposición.

5.º Los expresados informes se remitirán directamente á las Jefaturas de Obras públicas, que á su vez dictaminarán sobre los mismos extremos en el término de quince días.

6.º Los Ingenieros Jefes enviarán todos estos datos á la Dirección general de Obras públicas, que resolverá en definitiva sobre las modificaciones que deben introducirse en los contratos, dando cuenta á los Presidentes de las Diputaciones de las resoluciones que recaigan.

7.º Una vez que la Diputación haya manifestado su conformidad con el acuerdo de la Dirección general, se procederá á redactar nuevos contratos en la misma forma y con arreglo á las mismas condiciones que los actuales, pero introduciendo en ellos las modificaciones á que haya dado lugar la revisión.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años.—Madrid 8 de Agosto de 1904.—Allendesalazar.—Sr. Director general de Obras públicas.

Información.

La dirección del puerto de Manila.

La prensa diaria acoge con la natural complacencia la noticia de haberse ofrecido por los norteamericanos á nuestro querido amigo el distinguido Inspector D. Eduardo López Navarro la dirección facultativa de las obras del puerto de Manila. Ausente desempeñando una importante comisión en el extranjero el Sr. López Navarro, no hemos podido ampliar con todos los detalles los datos que comunican los diarios, y bien lo sentimos, porque entre nuestros compañeros inspira verdadero interés cuanto se refiere á un suceso que, aun sin ser nuevo en la brillante historia del Cuerpo, reviste todos los caracteres que pueden hacerlo grato y halagador para su legítimo orgullo de contar en su seno eminencias en la profesión que han dado y siguen dando días de gloria á la amada patria.

Providencial parece que cuando, con una ligereza propia de nuestra incurable impresionabilidad, se viene poniendo en tela de juicio por algunos españoles la competencia de los Ingenieros de Caminos, se haga justicia en el extranjero al mérito é idoneidad de los mismos, y se venga, como en muchas ocasiones ha ocurrido, á señalar en

nuestra propia casa las relevantes condiciones que debiéramos ser los primeros en reconocer y proclamar.

En uno de nuestros números tuvimos la satisfacción de recortar un periódico de Manila en que se tomaba nota de la aceptación por los nuevos dominadores de nuestras antiguas colonias, del plan de obras redactado para aquel puerto por el Sr. López Navarro; hoy se acude á su pericia técnica para el desarrollo de aquellos trabajos, y no es, ciertamente, un misterio que la causa es que la experiencia ha sancionado las obras por él dirigidas, y que se le cree el más apto para llevarlas con acierto á feliz término.

Con el alma celebraríamos que las negociaciones entabladas por el Gobierno de los Estados Unidos con el Sr. López Navarro terminasen por una completa inteligencia, y no dudamos de que en la resolución que al cabo adopte nuestro eminente compañero ha de pesar mucho el justo deseo de que al terminarse las obras del puerto de Manila pueda recordarse por siglos, que si la dominación material de aquellas islas no pudo mantenerla nuestra fuerza, aplastada bajo el irresistible peso de una nación gigante, el genio de la raza española supo dejar en