

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente..... Dmo. Sr. D. Federico Rivero O'Neale, Inspector general del Cuerpo.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
D. Toribio Cáceres, Profesor de la Escuela de Caminos.
D. Enrique Latre, Ingeniero de Caminos (Sección de Información).
D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, Secretario.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

MINISTERIO DE FOMENTO

Plan supletorio al de ferrocarriles secundarios aprobado por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo de 1905.

(CONTINUACIÓN)

Quinta circunscripción.

PROVINCIAS

Granada, Almería, Córdoba, Jaén, Cádiz, Sevilla, Málaga, Huelva, Ciudad Real y Albacete.

GRUPOS DE LAS LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
23	Calasparra á Caravaca.....	23	205
	Castalla á Pinoso.....	40	
	Fortuna á Caravaca, por Archena y Mula.	75	
	Vélez Rubio á Almendricos.....	30	
	Fortuna á Mazarrón.....	32	
27	Granada á Motril.....	80	203
	Orgiva á Lobras.....	24	
	Almería, por Dalías á Berja.....	45	
	Canjáyar á Almería.....	34	
	Tabernas á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería.....	20	
24	Requena, por Casas Ibáñez y Albacete, á Alcaraz.....	163	248
	Valdepeñas, por Infantes y Villanueva de la Fuente, á Alcaraz.....	85	
	Alcaudete á Alcalá la Real.....	30	
	Pedro Abad, por Bujalance y Porcuna, á Martos.....	65	
	Priego, por la estación de Luque Baena y Castro del Río á Fernán-Núñez.....	68	
28	Linares á La Carolina.....	30	228
	Hinojosa á la estación de Belalcázar.....	35	
	Jerez á Setenil.....	125	
	Morón, por Pruna, al ferrocarril de Jerez á Setenil.....	44	
	Almadén de la Plata, por Cazalla á Constantina.....	43	
30	Torre del Mar á Maro.....	24	54
	Torre del Mar, por Vélez Málaga á Periana.	30	
26	Badajoz á Fregenal, por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros.....	103	211
	Estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla á Cala), por Aracena á la línea de Zafra á Huelva.....	45	
	Huelva á Ayamonte, por Gibraltón.....	58	
	Total.....	1.361	

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Numeración por orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD aproximada en kilómetros.
1	De San Fernando al Campo de Gibraltar, por Medina Sidonia.....	102
2	Algeciras á Tarifa.....	20
3	Alcázar de San Juan á Cuenca.....	135
4	Maro á Motril.....	38
5	Lobras á Canjáyar, por Ugijar.....	55
6	Ugijar á Adra, por Berja.....	30
7	Puertollano á La Carolina.....	70
8	Tabernas, por Sorbas, Vera y Cuevas, á Huércal Overa.....	75
9	Moguer á la estación de San Juan del Puerto (ferrocarril de Sevilla á Huelva).....	8
10	Fernán-Núñez á Ecija.....	45
11	Estación de Baeza, por Ubeda y Villacarrillo, á Alcaraz.....	130
12	Baza á la Puebla de Don Fadrique..	708
13	Almadén de la Plata, por Ronquillo, á la línea de Sevilla á Cala.....	70
14	Villamartin, por Grazalema, á la estación de Cortes.....	30
15	Alcázar á Madridejos.....	45
16	María, por Vélez Blanco, á Vélez Rubio.....	32
17	Alcázar á Tomelloso.....	30
18	Gibraltón á la frontera portuguesa, por Paimogo.....	30
19	Ciudad Real á Piedrabuena.....	25
20	Hinojosa á la línea de Bélmez á Pozo blanco, por Villanueva.....	15
21	Alcázar de San Juan á Tomelloso....	30
22	Del Repilado, ó del empalme de la línea de Zafra á Huelva con la de la Junta Aracena, á la frontera portuguesa...	45
Total.....		1.130

Sexta circunscripción.

PROVINCIA

Baleares.

GRUPOS DE LAS LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
31	Palma al Puerto de Sóller.....	36	41
	Establiments á la línea anterior.....	5	
	Puebla á Alcudia.....	20	
	Manacor á Artá.....	23	
34	Mahón á Ciudadela.....	46	46
Total.....		130	

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

DENOMINACION	LONGITUD aproximada en kilómetros.
De Palma á Santañy.....	"

Séptima circunscripción.

PROVINCIA

Canarias.

GRUPOS DE LAS LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea	Del grupo.
1	Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	49	49
2	Puerto de refugio de la Luz á Agaete.....	53	53
Total.....		102	

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Numeración por orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD aproximada en kilómetros.
1	De Güimar á la línea de Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	27
2	Del puerto de refugio de la Luz, por Palma, á Telme.....	23
Total.....		50

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: En cumplimiento de lo que previenen el art. 4.º del Real decreto de 20 de Julio último, sobre concesión de créditos al presupuesto de este Ministerio, y el art. 2.º, caso 2.º, del de 12 de Noviembre de 1886;

S. M. el Rey (Q. D. G.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, y como adición al plan de obras extraordinarias de carreteras y caminos vecinales publicado en la *Gaceta de Madrid* de los días 1.º y 12 de Agosto próximo pasado, ha tenido á bien disponer que se ejecuten por administración las obras siguientes:

Carreteras.

OBRAS NUEVAS

Cádiz.

Algodonales á la de Ronda á Gobantes.—Sección 2.ª Los seis trozos. Obras de fábrica y afirmado. Presupuesto (mitad), 98.099,63 pesetas. Cantidad que se autoriza, 10.000.

El Bosque á la estación de Montejaque, sección de Grazalema á Montejaque.—Trozo 1.º Obras de fábrica y afirmado. Presupuesto, 30.304,63 pesetas. Cantidad que se autoriza, 10.000.

Granada.

Loja á Priego, sección 2.ª—Trozos 1.º y 2.º Explanaciones. Presupuesto, 75.162,82 pesetas. Obra hecha, 40.000. Cantidad que se autoriza, 6.000.

De Benalúa de las Villas al Puente sobre el río Cubillas.—Trozo 3.º Explanaciones. Presupuesto, 72.360,43 pesetas. Obra hecha, 35.000. Cantidad que se autoriza, 10.000.

Huelva.

Molino de San Bartolomé á la frontera de Portugal por Encinasola.—Trozo 1.º Explanaciones. Presupuesto, 25.228,74 pesetas. Obra hecha, 18.000. Cantidad que se autoriza, 7.228.

Huesca.

Castejón de Monegros á la Almolda á la Venta de los Petruzos, en las provincias de Huesca y Zaragoza.—Obras de explanación y de fábrica. Presupuesto, 94.131,56. Obra hecha, 40.000. Cantidad que se autoriza, 6.000.

Peñalba á la de Caspe á Selgua.—Afirmado. Presupuesto, 29.807,38 pesetas. Cantidad que se autoriza, 10.000.

Bolea á Aguas, Ramal de Apies á Huesca.—Obras de fábrica y afirmado. Mitad del presupuesto, 81.621,67 pesetas. Cantidad que se autoriza, 7.000.

Selgua á las Carboneras.—Trozo 4.º Obras de fábrica y afirmado. Mitad del presupuesto, 63.021,76 pesetas. Cantidad que se autoriza, 7.000.

Murcia.

Yecla á la estación de Almansa.—Trozo 1.º Todas las obras. Presupuesto, 37.390,47 pesetas. Trozo 2.º Todas las obras. Presupuesto, 73.785,48 pesetas. Obra hecha en los trozos, 87.500 pesetas. Cantidad que se autoriza para dichos trozos, 12.000.

Sevilla.

Del kilómetro 456 de la de Madrid á Cádiz á Algodonales.—Sección 4.ª, entre Morón y Algodonales. Trozo 2.º Explanación y obras de fábrica. Presupuesto, 99.605,12 pesetas. Obra hecha, 10.000. Cantidad que se autoriza, 8.000.

Cruz de Marchenilla á Morón.—Trozo 1.º Todas las obras. Mitad del presupuesto, 82.570,81 pesetas. Cantidad que se autoriza, 5.000.

Morón á Montellano.—Trozo 1.º, 2.º y 3.º Obras de fábrica y afirmado. Quinta parte del presupuesto, 48.489,14 pesetas. Cantidad que se autoriza, 10.000.

REPARACIÓN

Cádiz.

Cádiz á Málaga.—Kilómetros 13 al 44. Mano de obra. Presupuesto 62.348,85 pesetas. Cantidad que se autoriza, 16.000.

Córdoba.

Córdoba á Almadén, Trozo de Espiel á Alcaracejo.—Kilómetros 4 al final. Acopios y mano de obra. Tercera parte del presupuesto, pesetas 75.239,97. Obra hecha, 25.000. Cantidad que se autoriza, 5.000.

Huesca.

Jaca á Sangüesa á Hecho, kilómetros 14 al 19.

Alcubierre al confín de la provincia, kilómetros 5 y 6.

Tardienta á Alcubierre, kilómetros 11, 17 y 21.

Biesca á Panticosa.

Pueyo á Francia.

Zaragoza á Francia.

Destrozos ocasionados por las avenidas en dichas carreteras. Cantidad que se autoriza, 10.000.

Sevilla.

La Campana á Fuentes de Andalucía.—Trozo 1.º Acopios y mano de obra. Presupuesto, 53.082,08 pesetas. Obras hechas, 8.000. Cantidad que se autoriza, 15.000.

Caminos vecinales.

Cáceres.

De la carretera de enlace de Salamanca á Cáceres y Trujillo á Cáceres.—Presupuesto, 10.923,46 pesetas. Cantidad que se autoriza, 3.000.

Cádiz.

Jerez á Rota por Cerro Obregón.—Presupuesto, 64.159,67 pesetas. Cantidad que se autoriza, 10.000.

Huelva.

Puente Moral á la carretera de Venta de lo Alto al Repilado, con Ramal á Corte Concepción.—Presupuesto, 21.852,38 pesetas. Obra hecha, 20.980,18. Cantidad que se autoriza, 872,19.

Huesca.

Buells á la Carretera de Guell á Binefar.—Presupuesto, 9.111,05 pesetas. Cantidad que se autoriza, 5.000.

Morranó á Sieso.—Presupuesto, 51.665,94 pesetas. Cantidad que se autoriza 8.000.

Jaén.

Jaén á la Dehesa de los Propios.—Presupuesto, 91.883,20 pesetas.—Cantidad que se autoriza, 5.000.

El coste de las referidas obras se aplicará al crédito extraordinario de 6 millones de pesetas concedido por el mencionado Real decreto de 20 de Julio de este año para atender á la crisis agraria.

De Real orden lo digo á V. I. para su cumplimiento. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 29 de Noviembre de 1905.—*Romanones.*

EXPOSICIÓN

Señor: Las frecuentes quejas de los servicios de ferrocarriles llegadas á este Ministerio aconsejaron celebrar una conferencia ferroviaria con representantes de todas las clases interesadas en el problema. La conferencia convocada por Real decreto de 7 de Julio último, ha terminado sus sesiones después de luminosos debates, que el Ministro que suscribe ha seguido con interés y satisfacción.

Parece llegado el momento de que el país recoja los frutos de esos debates, y á eso aspira el Ministro que suscribe al dirigirse á V. M. La conferencia ferroviaria, en sus informes escritos y sus discusiones orales, ha servido para ilustrar todos los complejos problemas del transporte, y ha servido además para demostrar que en el fondo no existen antagonismos irreductibles entre los intereses legítimos de los productores y de la empresa. Comenzaron las discusiones con aspectos de mutua desconfianza y señales de intransigencia; han terminado con demostraciones de concordia y anhelos de pronta conciliación. Productores y empresas ferroviarias convienen en que la mejora y las facilidades del tráfico interesan á todos por igual. Por otra parte, los representantes de las Compañías ferroviarias han declarado en varios puntos concretos que estaban conformes con las reclamaciones de los productores.

Muchas son las cuestiones que reclaman la atención del Gobierno en el arduo problema del transporte por ferrocarril. Entre ellas se han destacado en la última conferencia la necesidad de una clasificación uniforme de mercancías; la de fijar un cuadro de mermas que evite quejas y reclamaciones, no siempre justificadas; la de ordenar y simplificar las múltiples tarifas especiales existentes, llegando si es posible á la unificación; la de adoptar una nomenclatura sencilla y sistemática, igual en todas las líneas, para esas mismas tarifas; la de estudiar los plazos de transporte, y otras complejas cuestiones que afectan á los diferentes servicios.

En las discusiones de la conferencia ferroviaria se ha llegado en principio á un acuerdo en muchas de las cuestiones indicadas. Sólo hace falta traducir esos acuerdos en reformas, en mejoras, en hechos concretos, y para ello nadie mejor ni más indicado que una Comisión compuesta de los mismos elementos que en la conferencia han discutido, y que han convenido en la necesidad y en la conveniencia de hacer esas reformas. De aquí la urgencia de nombrar la Comisión que se propone á V. M. en el presente Real decreto. Con esto, además, se atiende una de las demandas aceptadas en la discusión por todos los representantes, y que el Ministro que suscribe tenía por anticipado el propósito de exponer si circunstancias dolorosas de todos conocidas no le hubieran privado de asistir á la sesión de clausura y de hacer el resumen de los debates.

La existencia de una Comisión permanente de representantes de las Compañías ferroviarias y de productores que en ciertas cuestiones del servicio asesore á la Administración, responde también á otra necesidad. Es el servicio ferroviario sumamente complejo. En ciertos aspectos, son servicios técnicos cuyo estudio y resolución corresponde á

los Ingenieros, y éstos seguirán entendiendo en esas cuestiones como lo venían haciendo, con aplauso, sin que la nueva Comisión les merme en lo más mínimo sus actuales atribuciones. Pero, además, el transporte por ferrocarril tiene en otro orden un aspecto mercantil é industrial de extraordinaria importancia, tanto por ser una industria regulada en nuestro Código de comercio, cuanto por ser elemento de desarrollo y de progreso para todas las industrias, desde la agrícola á la mercantil. De este último carácter del transporte ferroviario nacen muchísimas cuestiones extrañas por completo á la Ingeniería, en las cuales conviene oír á los productores é industriales y á las propias Compañías. La Comisión permanente que en este Real decreto se propone responderá á esta necesidad de la Administración, y es seguro que, conocedora más directamente de las necesidades del país y de la relación de la industria ferroviaria, ha de contribuir activamente á armonizar intereses, al parecer encontrados y opuestos, en beneficio general para la riqueza de la Nación.

Por todo lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 1.º de Diciembre de 1905.—Señor: A. L. R. P. de V. M.—Álvaro Figueroa.

REAL DECRETO

Á propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros;

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se nombra una Comisión permanente encargada de estudiar las cuestiones referentes á los ferrocarriles y de proponer al Ministro de Fomento la adopción de aquellas reformas de interés general que mejoren los servicios en cualquiera de sus ramas ó manifestaciones.

Art. 2.º La Comisión se compondrá de tres Vocales designados por el Ministro de Fomento de entre los representantes de los productores que han tomado parte en la conferencia ferroviaria convocada por Real decreto de 7 de Julio último, y de otros tres Vocales, representantes de Compañías de ferrocarriles, que serán nombrados á propuesta de las mismas Empresas:

Art. 3.º La Comisión será presidida por el Ministro de Fomento ó por el Director general de Obras públicas.

El Ministro queda facultado para agregar á esta Comisión los funcionarios administrativos del Ministerio que se consideren necesarios para su funcionamiento.

Art. 4.º La Comisión se reunirá inmediatamente y procederá al estudio de los informes y discusiones de la última conferencia, proponiendo la adopción de las medidas que, en armonía con las manifestaciones hechas en las sesiones, se consideren viables.

Art. 5.º La aprobación de las tarifas especiales de ferrocarriles se hará por el Ministerio de Fomento, oyendo, siempre que lo crea conveniente, á la Comisión que se nombre en este decreto. Igualmente informará sobre cualquier otro asunto referente al servicio de ferrocarriles que someta á su deliberación el Ministro de Fomento.

Art. 6.º El Ministro de Fomento queda autorizado para dictar las disposiciones necesarias á fin de cumplir este decreto.

Dado en Palacio á 1.º de Diciembre de 1905.—Alfonso.—El Ministro de Fomento, Álvaro Figueroa.

REAL ORDEN

Ilmo Sr.: Las leyes y demás disposiciones vigentes conceden á las Compañías de ferrocarriles facultades para combinar tarifas especiales de transporte rebajando al efecto los precios señalados en las tarifas máximas de los pliegos de concesión, alterando algunas de las demás condiciones generales del servicio y sometiendo á ciertas prescripciones. No pretende en modo alguno el Ministro que suscribe coartar esa libertad de las Compañías, con la cual es justo declarar que abaratan el tráfico y dan facilidades á circulación de la riqueza.

Pero es evidente que la redacción de esas tarifas especiales, con rebajas más ó menos grandes, aplicables solamente á determinados trayectos, establece en ellos y á favor de determinados productores condiciones de regular ventaja para la venta ó compra de sus artículos. Esto, que en general es laudable, crea condiciones de privilegio á favor de algunas regiones ó de ciertos industriales, y por tanto, en la natural y fecunda competencia mercantil establece situación de

inferioridad para los que, con productos análogos, han de luchar en el mercado sin la ventaja de esas tarifas.

Este es el origen de muchas de las quejas llegadas á este Ministerio contra los servicios de transporte por ferrocarril, y en la Conferencia ferroviaria se han aducido hechos demostrativos de esas desigualdades, incompatibles con la equidad.

Ninguna tarifa especial puede regir sin la previa aprobación de este Ministerio, al cual han de ser sometidas por las Compañías ferroviarias. Este precepto, consignado en nuestras leyes, demuestra que las Compañías tienen libertad de formar tarifas especiales, pero que esa libertad está condicionada por las necesidades del país productor, y que el Estado, y en este caso el Ministerio de Fomento, tiene el deber, antes de dar ó negar la aprobación, de informarse bien de la conveniencia ó inconveniencia de las tarifas propuestas. Para resolver en justicia es preciso conocer en cada caso particular las ventajas y los daños que pueden producir, aspirando á que las facilidades consignadas en favor de una región, de un trayecto ó de una rama especial de la producción se extiendan, siempre que sea posible, á las que le son análogas. Con ello cesarán las muchas reclamaciones que, fundándose en la desigualdad de condiciones y medios de transporte por nuestros ferrocarriles, se han producido.

En su deseo de acierto, considera el Ministro que suscribe que es conveniente dar publicidad á los proyectos de tarifas que se sometan al Gobierno, invitando á todos los organismos productores y á los particulares que se consideren lesionados á formular ante este Ministerio en un plazo breve las observaciones que consideren pertinentes contra los proyectos presentados, y poder de esta suerte proceder á su aprobación ó modificación con pleno conocimiento de causa, todo ello sin desoir los informes de las demás autoridades que se consideren convenientes.

Por otra parte, aconseja la experiencia señalar un plazo para que el Ministerio apruebe ó deseche los proyectos presentados por las Compañías, considerándolos aprobados cuando haya transcurrido ese plazo sin que se hubiese dictado resolución, ya denegatoria, ya meramente suspensiva, por necesitarse ampliación de informes y más tiempo para su estudio.

Salvo esos casos, conviene aplicar al despacho de tarifas el precepto del art. 92 del reglamento para la ejecución de la ley de Policía de ferrocarriles sobre cuadros de organización de los trenes, ampliando el plazo que para esto se concede, pues el de treinta días es de insuficiencia notoria.

Por todo lo expuesto,

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

1.º Todos los proyectos de nuevas tarifas especiales referentes al transporte de mercancías que se sometan á la aprobación de este Ministerio por las Compañías de ferrocarriles, las publicarán, como trámite previo para su aprobación, en la *Gaceta de Madrid*.

2.º Las Cámaras de comercio, Cámaras agrícolas, las demás entidades de productores y los mismos particulares que se consideren interesados en el asunto podrán formular reparos contra los referidos proyectos, dirigiéndolos á la Dirección general de Obras públicas de este Ministerio dentro del plazo de quince días, á contar desde el siguiente á la publicación del proyecto en la *Gaceta*.

3.º El Ministerio de Fomento estudiará las observaciones que en cada caso se formulen y resolverá, sin ulterior recurso, lo que considere conveniente á los intereses del país, estudiando los medios de que no se produzcan desigualdades considerables entre producciones análogas.

4.º Los proyectos de nuevas tarifas serán aprobados ó denegados en el plazo de sesenta días, á contar desde el en que sean publicados en la *Gaceta de Madrid*. Pasado el citado plazo sin que la Administración resuelva la denegación ó suspensión del proyecto presentado, podrán las Compañías poner en vigor la tarifa propuesta.

5.º Los preceptos de esta Real orden se aplicarán á los proyectos de tarifas presentados á este Ministerio, que estaban pendientes de aprobación hasta terminar las sesiones de la Conferencia ferroviaria, procediéndose inmediatamente por V. I. á la publicación de los mismos en la *Gaceta de Madrid*.

De Real orden lo comunico á V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 30 de Noviembre de 1905.—Romanones.

Ilmo. Sr.: Vista la instancia y consulta que respecto á la inspección de tranvías obran en este Ministerio, suscritas la una por el Administrador delegado de la Compañía general de tranvías y ferrocarriles vecinales en España, y por la Jefatura de la tercera División de ferrocarriles la otra:

Vistos los informes emitidos por los Negociados de concesión, explotación y tráfico de ferrocarriles, y habida cuenta del dictamen del Consejo de Obras públicas:

Resultando que todos los informantes convienen en que la multiplicidad de elementos inspectores se opone abiertamente á lo que exige una buena organización del servicio:

Considerando:

1.º Que la legislación vigente, al regular el asunto que se discute en el sentido de que sea de la competencia de las Corporaciones respectivas (Diputaciones y Ayuntamientos) la inspección de los tranvías cuando éstos ocupen carreteras provinciales ó municipales y vías urbanas, limita la acción de la Administración central á los casos en que aquéllos sean emplazados sobre carreteras del Estado:

2.º Que, como consecuencia inmediata, surge la circunstancia de que al perseguir el fin buscado, ó sea la posible unidad en los elementos inspectores, debe limitarse este Ministerio á la resolución de las cuestiones en las que taxativamente le dan intervención las disposiciones vigentes:

3.º Que la aplicación de este criterio legal reduce el asunto á la disyuntiva de cuáles han de ser los Ingenieros del Estado á quienes se confie la inspección de los tranvías que ocupen las carreteras de aquél, si á los que prestan servicio en las Jefaturas de Obras públicas ó á los encargados de las Divisiones de ferrocarriles:

4.º Que el hecho de hallarse ya confiada la inspección de dichas carreteras á las Jefaturas de provincia, unido al criterio unánime que antes se cita como nota característica de todos los informes aportados, ó sea la unidad en el servicio (lo cual excluye, no ya la multiplicidad sino el dualismo en su organización), resuelve el asunto en pro de las Jefaturas de Obras públicas:

5.º Que siendo cierto que tal dualismo no puede evitarse en absoluto aun encomendando á dichas Jefaturas la inspección única, puesto que aquél habrá de surgir cuando las líneas abarquen en su recorrido más de una provincia, es también exacto que el carácter de mera localidad que acompaña á aquéllas aleja ese inconveniente:

6.º Que, por el contrario, el dualismo aparece desde el momento en que encomendada como hoy está á las repetidas Jefaturas de Obras públicas la inspección de las carreteras del Estado, se introduzca un nuevo elemento inspector, siquiera sea tan sólo por lo que se refiera á la explotación de las líneas que se discuten, por ser más teórica que práctica la separación de servicios tan íntimamente ligados entre sí;

S. M. el Rey (Q. D. G.), de acuerdo con lo propuesto por la Dirección general de Obras públicas, ha tenido á bien disponer:

1.º Que en lo sucesivo los tranvías establecidos sobre carreteras del Estado, y en general las líneas que lleven aquel nombre, aun cuando no ocupen en la totalidad de su trayecto carreteras, serán inspeccionadas por la Jefatura de Obras públicas de la provincia, tanto durante su construcción como en el período de su explotación, en sus dos aspectos, técnico y administrativo.

2.º Queda vigente lo dispuesto en el apartado 2.º de la Real orden de 5 de Octubre de 1903, dictada con carácter general y publicada en la *Gaceta de Madrid* del día 20 del propio mes, respecto al reconocimiento y aprobación del material móvil en los casos en que sean dos ó más las entidades oficiales que intervengan en la inspección de los tranvías.

3.º Quedan derogadas todas las disposiciones anteriormente dictadas que se opongan á los preceptos de la presente Real orden.

4.º Las dudas que surjan en la aplicación de estas disposiciones serán resueltas por el Ministerio de Fomento, á cuyo efecto deberán dirigirse al mismo las oportunas consultas.

5.º Para el cumplimiento de todo lo dispuesto y conocimiento de ello por todos los funcionarios á quienes compete, se publicará la presente Real orden en la *Gaceta de Madrid*.

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos que se expresan. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 1.º de Diciembre de 1905.—Romanones.