

Art. 7.º Quedan subsistentes las disposiciones de la ley de 30 de Julio de 1904, en cuanto no se opongan á las modificaciones establecidas en la presente.

ARTÍCULO ADICIONAL

En el término de un mes, á contar desde la promulgación de la presente ley, el Gobierno de S. M. publicará una nueva edición de la de 30 de Julio de 1904, incorporando á ella las disposiciones de la presente y corrigiendo en los artículos que proceda los conceptos que por esta última resultan alterados.

Por tanto:

Mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Bilbao, á bordo del *Giralda*, á 30 de Agosto de 1907.—Yo el Rey.—El Ministro de Fomento, Augusto González Besada.

REAL DECRETO

Á propuesta del Ministro de Fomento,
Vengo en aprobar provisionalmente el adjunto Reglamento modificado de ferrocarriles secundarios.

Dado en San Sebastián á 14 de Septiembre de 1907.—Alfonso.—El Ministro de Fomento, Augusto González Besada.

Reglamento provisional para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, reformada por la de 30 de Agosto de 1907.

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de este Reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios los de motor mecánico definidos con tal carácter en el art. 1.º de la ley de 30 de Julio de 1904, cualquiera que sea el procedimiento que se aplique para la tracción.

Art. 2.º En el aprovechamiento de las obras construidas por el Estado, las Provincias y los Municipios á que el art. 2.º de la ley se refiere, podrán incluirse los edificios lindantes con las carreteras, como casas portazgos ó casillas de camineros no habitadas que continen en poder del Estado, aun cuando hubiesen sido entregadas al ramo de Hacienda. El concesionario quedará obligado á conservar por su cuenta la parte de carretera que utilice, y que se especificará en cada caso, y los edificios que ocupe.

El aprovechamiento por las Empresas de ferrocarriles secundarios en beneficio propio del telégrafo y del teléfono para el servicio público, donde no hubiese telégrafo ni teléfono del Estado, se sujetará á las tarifas previamente adoptadas por el Gobierno.

Art. 3.º El precepto de domiciliarse en España y someterse á las leyes españolas que respecto á las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios consigna el art. 4.º de la ley, se entenderá igualmente aplicable teniendo en cuenta lo prevenido en el art. 3.º de la misma, á las Compañías y Sociedades que por virtud de transferencias de los derechos de los primitivos concesionarios se constituyan para la explotación de aquellas vías.

Art. 4.º El concesionario procederá en la ejecución de las obras con arreglo á las condiciones de la concesión, y bajo la inspección que corresponde á los agentes del Gobierno, según determinan la ley general de Obras públicas y su Reglamento correspondiente.

Durante la ejecución no podrán introducirse en el proyecto aprobado variaciones ni modificaciones que no hubieren sido debidamente autorizadas.

Concluidas todas las obras, el concesionario hará á sus expensas, con asistencia de los Ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plano detallado del ferrocarril y todas sus dependencias, formando también un estado descriptivo de las estaciones, puentes y demás obras de fábrica y edificios que se hubieren construido, entregando á la Dirección general de Obras públicas un ejemplar de cada uno de los indicados documentos y acta de amojonamiento durante el primer año de la explotación del ferrocarril.

Art. 5.º No podrá ponerse en explotación el todo ó parte de un ferrocarril sin que preceda autorización del Ministro del ramo, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros del Gobierno encargados de la inspección, en que se declare que puede abrirse al tránsito público, acta que deberá remitir, con su propio informe, á la Superioridad el Gobernador de la provincia respectiva.

Art. 6.º Las Empresas concesionarias explotarán los ferrocarriles durante los años determinados por su concesión, con arreglo á las tarifas aprobadas y según las condiciones que se hubiesen estipulado para su aplicación. Las mismas Empresas formarán los Reglamentos necesarios para el buen servicio de sus líneas, sometiéndolos á la aprobación del Ministro del ramo cuando afecten á la seguridad de la explotación.

Los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones que regulen en España el ejercicio de las distintas profesiones, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas, así como la organización de este personal y todo lo concerniente al régimen interior de la Compañía.

La inspección de los ferrocarriles secundarios, tanto durante la construcción como en el periodo de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, cuyos funcionarios tendrán derecho á circular libre y gratuitamente por las líneas.

Los concesionarios abonarán al Estado por este concepto, anualmente y por kilómetro de línea, 15 pesetas durante la construcción y 30 en el periodo de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo á las disposiciones del capítulo II de la ley, y 30 y 60 pesetas respectivamente cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el capítulo III.

La explotación de los ferrocarriles secundarios, en tanto no se dicten disposiciones especiales para dichas vías, quedará sujeta á los preceptos establecidos para garantizar la seguridad de la circulación en los ferrocarriles de la red principal ó del servicio general.

Art. 7.º Las Empresas estarán obligadas á conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente; siendo de cuenta de las mismas todos los gastos de conservación y reparación, tanto ordinarios como extraordinarios.

El ferrocarril será considerado y guardado como los demás caminos públicos, y los guardas que al efecto nombren las Empresas concesionarias disfrutarán de las mismas prerrogativas que los peones camineros de las carreteras del Estado, con tal que lleven un distintivo especial, que acordará cada Empresa, y que deberá usarse en todos los actos del servicio.

Art. 8.º La facultad de rebajar la tarifa máxima legal que al concesionario otorga el párrafo 2.º del art. 7.º de la ley se ejercerá con las siguientes condiciones:

1.ª La reducción de los tipos kilométricos máximos para todos los transportes y para todos los recorridos, sin alteración en las condiciones de aplicación de la tarifa legal, podrá efectuarse sin otras restricciones que las de dar conocimiento al Gobierno y al público con ocho días de anticipación á la fecha del planteamiento de la rebaja.

2.ª La reducción de la tarifa legal en favor de determinadas mercancías, con exclusión de las demás; las rebajas en el transporte de ciertas mercancías ó de todas, exigiendo en cambio un mínimo de peso ó de recorrido, ó ambas cosas á la vez, por cada expedición, y las bonificaciones asimismo para el conjunto de expediciones de una misma mercancía, que durante cierto periodo de tiempo alcanza un mínimo determinado de peso ó de recorrido, podrán establecerse, con tal de que no se alteren las condiciones legales de aplicación, salvo las limitaciones relativas á la clase de mercancía favorecida y á los mínimos de peso ó de recorrido exigidos, dándose conocimiento al Gobierno, y si transcurridos quince días desde la fecha del aviso no se hubiere recibido orden en contrario.

Las rebajas se anunciarán al público con ocho días de anticipación.

3.ª Las tarifas especiales en que se ofrezcan al público rebajas en los precios de concesión á cambio de modificaciones, ventajosas para las Empresas ferroviarias, en las condiciones de aplicación, se sujetarán á reglas especiales que oportunamente se dictarán.

Art. 9.º El expediente de caducidad de una concesión deberá promoverse de oficio, y bajo su más estrecha responsabilidad, ante el Ministerio del ramo por los agentes del Gobierno encargados de la inspección de las obras objeto de aquélla tan pronto ocurra cualquiera de

los casos previstos en el art. 8.º de la ley; pero si los expresados funcionarios faltasen al cumplimiento de este precepto, podrá solicitarse la caducidad por cualquier entidad ó Corporación, revista ó no carácter oficial.

El funcionario, Corporación ó particular que considere llegado el caso de caducidad acudirá al Ministro del ramo con una exposición razonada, en que se aduzcan los fundamentos de la reclamación.

Se pasará este documento al concesionario para que en el término de quince días conteste á los cargos que se le hagan, y si resultasen méritos para continuar el procedimiento, se abrirá una información per término de treinta días, que instruirán los Gobernadores de las provincias interesadas, y en que serán oídas previamente la División de ferrocarriles correspondiente y la Diputación provincial, remitiéndose después las diligencias al Ministerio por aquellas Autoridades, con su propio informe.

Se pasará de nuevo el expediente al concesionario, dándole un plazo que no podrá exceder de treinta días, para que exponga en su defensa cuanto considere del caso, y después se oirá al Consejo de Obras públicas y á la Comisión permanente del de Estado; resolviendo, en vista de todo, el Ministro del ramo lo que entienda procedente.

Esta resolución pondrá término al expediente en la vía gubernativa, cabiendo, por tanto, contra ella el recurso contencioso dentro del plazo legal.

Art. 10. Así que una concesión se declare definitivamente caducada, y caso de que existan obras ejecutadas, el Ministro del ramo, en el término de ocho días, designará el Ingeniero de Caminos al servicio del Estado que ha de verificar la valoración de aquéllas, invitando al propio tiempo al ex concesionario á que en el término de otros quince días nombre perito que le represente en la tasación; advirtiéndole que si dejase de hacerlo se entenderá que otorga su representación al Ingeniero á quien se ha conferido la del Estado.

Art. 11. Si el ferrocarril cuya concesión ha sido caducada no hubiera llegado á abrirse á la explotación, la tasación se practicará teniendo en cuenta los gastos del proyecto, los terrenos ocupados y las obras ejecutadas, valoradas, así como los materiales de construcción y de explotación existentes, á los precios del presupuesto que acompañó al proyecto.

Si el ferrocarril se hallare ya en explotación, la tasación se basará en los productos líquidos que rinda, teniendo en cuenta su probable aumento ó disminución en un plazo prudencial; en el tiempo durante el cual el futuro concesionario podrá disfrutar tales productos, ó sea el número de años de duración que restan de la concesión, y en el estado de las obras, como elemento influyente en los desembolsos que habrá de hacer el concesionario para mantener la explotación en buenas condiciones.

A la tasación se unirá en todos los casos una Memoria explicativa de los procedimientos seguidos y operaciones ejecutadas para verificar aquélla, acompañando asimismo los planos y dibujos necesarios para la completa inteligencia del asunto.

Si hubiese divergencia entre el Ingeniero del Estado y el representante del ex concesionario respecto á la tasación, cada uno de aquéllos redactará por separado su Memoria, haciendo constar los extremos acerca de los cuales existía la disidencia y los fundamentos en que ésta se apoye.

Se oirá después, sobre la medición y valoración y sobre las reclamaciones del ex concesionario en su caso, el dictamen del Consejo de Obras públicas, y el Ministro resolverá por medio de una Real orden lo que entienda procedente.

Art. 12. La valoración de las obras y material hecha con arreglo á las prescripciones del artículo anterior servirá de base á la aplicación de los artículos 10 y 11 de la ley.

Art. 13. A instancia del concesionario podrá el Ministro del ramo, previo informe del Consejo de Obras públicas, otorgar una prórroga de los plazos fijados en la concesión para dar principio ó ejecutar una parte ó la totalidad de las obras, si lo encuentra justificado, y siempre que el motivo de la falta de cumplimiento por parte del concesionario no sea alguno de los enumerados en el párrafo 3.º del art. 12 de la ley; pero nunca la prórroga podrá exceder del tiempo señalado en la concesión para el plazo respectivo. Para concederlas de mayor amplitud ú otorgar otras nuevas será indispensable una ley.

Art. 14. Podrá igualmente el Ministro del ramo otorgar al concesionario por una sola vez un plazo prudencial, que nunca podrá exceder de seis meses, para que subsane las deficiencias que se observen en una línea cuya explotación no se ajuste á los términos prescritos en el pliego de condiciones de la concesión.

Art. 15. En todos los casos, terminadas que fueren las prórrogas ó los plazos otorgados al concesionario para colocarse en situación legal sin que aquél hubiese cumplido su compromiso, se decretará la caducidad de la concesión.

Art. 16. El día en que expire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencias, según las condiciones estipuladas, á quien el Ministro del ramo designare, mediante inventario detallado y con arreglo á las instrucciones especiales que se dicten al efecto.

De la entrega se levantará acta, que firmarán el representante del Ministro y el concesionario. El acta se remitirá al Ministro, sin cuya aprobación no se tendrá por válida la entrega. La referida aprobación no podrá recaer sino después de oído el Consejo de Obras públicas.

(Se continuará.)

NOTAS E INFORMACIONES

Ingenieros franceses.

Hoy llegarán á Barcelona más de cien Ingenieros franceses, que van á visitar las obras del puerto. Damos la bienvenida más entusiasta á nuestros ilustres colegas, y al saludarles desde estas columnas á su llegada á España, deseamos que tan grata visita sirva para estrechar los lazos de amistad y simpatía que siempre ha existido entre los Ingenieros de ambas Naciones.

Explotación de ferrocarriles.

Hemos recibido el tomo V de la notable obra *La conferencia ferroviaria de 1905* que con tanta competencia está escribiendo nuestro distinguido compañero D. Eduardo Maristany, y le ha servido de base para la publicación de interesantes estudios económicos sobre la explotación comercial de los ferrocarriles españoles.

En el tomo anterior concluyó la *Critica de los dictámenes de las ponencias* sobre el primer grupo de los temas sometidos á la conferencia ferroviaria citada, esto es, sobre las *cuestiones rela-*

tivas á tarifas. En el tomo V emprende análoga labor respecto de los temas del segundo grupo, ó sea de las *cuestiones relativas al servicio* que completa la *segunda parte* de la obra, dedicada á la *Critica de los dictámenes de las ponencias*; la *primera*, comprendida en el tomo I, tuvo por objeto la *critica del Real decreto de 7 de Julio de 1905* que motivó la conferencia.

Con el mismo dominio del asunto y claridad de estilo que en los anteriores está redactado dicho tomo, que creemos de suma utilidad para difundir el conocimiento exacto de la materia que trata.

La industria nacional de los cementos Portland.

Ha sido adjudicada en el concurso de cemento Portland celebrado en Jerez de la Frontera para las obras del pantano de Gualdalcacín el suministro de dichas obras para la construcción de la presa á la marca de cementos Portland artificiales Asland, de la Compañía general de Asfaltos y Portland de Barcelona; con ésta hacen la sexta obra de esta naturaleza, cuyas presas se