

Es un hecho incuestionable que la iniciativa particular, amparada por las leyes vigentes, llevó a la práctica la construcción de aquellas líneas que, por la baratura de su coste ó por la certeza de su inmediata producción, brindaban positivas utilidades a las entidades constructoras. Mas estos trozos de líneas, con ser beneficiosos para las comarcas que atraviesan, son vías muertas para la riqueza general del país mientras no se enlacen entre sí y pongan en fácil comunicación los grandes centros de producción y consumo.

Después del tiempo transcurrido cabe afirmar que sin extraordinarios auxilios no podrán llevarse a cabo, porque el excesivo coste nacido de los accidentes del terreno y la dudosa remuneración que en los primeros años habrá de reportar, retraen al capital, no falta de iniciativa, pero sí sobrado de desconfianza.

A vencer tales dificultades viene este proyecto de ley, que implica la resolución de acometer una obra que a la vez demandan necesidades de orden estratégico y de carácter industrial. Para lograrlo, llégase al margen de concesiones, que prudencialmente se pueden otorgar, si bien atento el Gobierno de S. M. a la legítima defensa de los intereses del Estado busca en la subasta pública, sobre el capital a garantizar la cuantía del interés y el plazo de la concesión, aquella elasticidad que permitan no arriesgar más que lo indispensable para que sea un hecho la realización del pensamiento, bien seguro de que no puede ni debe prometerse de las entidades ó Empresas constructoras mayor concurso que el que consienta la remuneración del capital que inviertan.

Atento el Gobierno, en cumplimiento de su deber, al aspecto económico y social que plantea el transporte, no sólo para la subsistencia, sino para la más desahogada explotación de determinados venenos de riqueza, se reserva el derecho de fijar el máximo de las tarifas para determinados productos, mientras satisfaga en todo ó en parte el interés del capital que garantice. Medida es ésta que, sin recelos para las Empresas constructoras, puede influir de manera decisiva sobre la producción del suelo, del subsuelo y aun del mar, facilitando su movimiento y allanando una de tantas trabas que motivan el encarecimiento de las subsistencias y de las materias primas en general.

Y sin otras restricciones que las necesarias para asegurar la mayor suma de perfecciones en los estudios y trazados, y mantener la vigencia de las disposiciones que rigen para las líneas de carácter general, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a las Cortes el siguiente proyecto de ley.

Madrid 4 de Noviembre de 1907.—Augusto González Besada.

Proyecto de ley de ferrocarriles estratégicos.

Artículo 1.º El Gobierno otorgará, con arreglo a las prescripciones de esta ley, la concesión de las siguientes líneas de ferrocarriles:

1.º Una de vía ancha desde Pontevedra a Ribadavia, pasando por Puente Caldelas, prolongación de la del puerto del Carril, en la ría de Arós a Pontevedra.

2.º Las de un metro que faltan para completar las del mismo ancho en las costas Norte y Noroeste desde Ferrol y desde Carril a Irún, con un ramal de Figaredo a León.

El Gobierno determinará el punto de enlace de las líneas que han de partir de Ferrol y de Carril.

3.º Las de un metro que faltan para completar las del mismo ancho en la costa Sur y Sur-Este desde San Fernando a Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería, por la costa.

Art. 2.º Para la ejecución de lo dispuesto en los números 2.º y 3.º del artículo anterior, si el Gobierno lo considera conveniente, se utilizarán en todo ó en parte las líneas de vía ancha, construidas ó en construcción, a fin de que pueda circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocando al efecto un tercer carril ó utilizando la explanación en la forma que sea preferible, previo convenio con las Compañías ó concesionarios respectivos.

Art. 3.º El Estado garantizará, a partir del 1.º del mes siguiente al en que comience la explotación, y por todo el tiempo que en la subasta se convengan, un interés que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital invertido en la construcción de cada línea, con arreglo al proyecto de la misma que el Gobierno apruebe, mediante concurso, como base de la concesión, deduciendo de su coste los auxilios efectivos que reciba la Empresa concesionaria de las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos ó otras entidades.

Art. 4.º Para los efectos de la garantía del interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos br-

tos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante y otro variable, y proporcional al producto kilométrico bruto.

El término constante y el coeficiente del variable se fijarán por el Ministro del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de las líneas.

Podrán modificarse en la licitación en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión, no podrán variarse por ningún motivo ni con pretexto alguno durante todo el tiempo del compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se deducirá restando del producto bruto el gasto de explotación, calculado por la fórmula de que acaba de hablarse, y sin tener en cuenta para nada los intereses de las obligaciones que hayan podido emitirse.

Si durante tres años consecutivos excediera del 6 por 100 el producto líquido de la explotación, el concesionario reintegrará al Estado el importe de las cantidades que hubiese recibido en garantía del interés mediante la entrega de la tercera parte de dicho exceso que obtenga a partir del cuarto año en que se haga la liquidación con un beneficio neto superior al 6 por 100.

Art. 5.º El concesionario someterá el replanteo a la aprobación del Gobierno, que lo confrontará y oirá al ramo de Guerra y al Consejo de Obras públicas. El importe de las obras y del material que sean exigidos solamente por la necesidad de la defensa nacional será garantizado con el mismo interés que el capital a que se refiere el art. 3.º

Art. 6.º La concesión se hará por noventa y nueve años como máximo, mediante subasta pública, que versará sobre el capital a garantizar, cuantía del interés y plazo de la concesión.

Servirá de base para la subasta el proyecto que para cada línea sea aprobado por el Gobierno, mediante concurso, previo informe del Consejo de Obras públicas. Si el dueño del proyecto fuese un particular, tendrá derecho al tanteo en la subasta ó al pago de dicho proyecto según su tasación.

Art. 7.º La subasta se anunciará inmediatamente después de haber sido aprobado cada uno de los proyectos de las líneas a que se refiere el artículo 1.º

Art. 8.º El plazo para la ejecución de las obras será fijado por el Gobierno, que podrá prorrogarlo por causa justificada.

Art. 9.º Mientras el Estado abonare en todo ó en parte a las entidades concesionarias el interés a que por la subasta se hubiere obligado, se reserva el derecho a fijar, oyendo a la Compañía concesionaria, el máximo de las tarifas para el transporte por las líneas así subvencionadas de minerales, aves, ganados, y, en general, de los productos alimenticios, abonos y semillas.

Art. 10. Se autoriza al Gobierno para dictar todas las disposiciones que considere necesarias a fin de ejecutar esta ley.

En cuanto a la constitución y devolución de fianza y caducidad de las concesiones, se aplicarán las disposiciones vigentes para las líneas subvencionadas de interés general, entre las que se declaran comprendidas las que son objeto de esta ley.

Madrid 4 de Noviembre de 1907.—El Ministro de Fomento, Augusto González Besada.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

(Del 7 al 13 de Noviembre de 1907.)

INGENIEROS

D. Raimundo Camprubi, ha solicitado el pase a situación de supernumerario.

D. Emilio Monterde, ha sido trasladado de la Inspección de carreteras a la Jefatura de Soria.

D. Juan García y García, de la Jefatura de Soria a la Inspección de carreteras.

AYUDANTES

D. Mariano Samaniego, ha sido trasladado de Valladolid a la División hidrológica del Duero y Miño.

INGENIEROS MECÁNICOS, SOBRESTANTES Y DELINEANTES

No ha habido movimiento de personal durante la última semana.