

Dado en Palacio á 14 de Enero de 1909.—Alfonso.—El Ministro de Fomento, José Sánchez Guerra.

Reglamento para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de este Reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios y estratégicos los de motor mecánico definidos con tal carácter en el art. 1.º de la ley de 26 de Marzo de 1908, 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 continúen 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 y estratégicos 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 aprobadas por el Gobierno.

Art. 3.º En la adquisición del material fijo y móvil destinado á la construcción y explotación de estos ferrocarriles se observarán, además de los preceptos de la ley de Protección á la industria nacional, invocada en el art. 2.º de la ley, los del Reglamento para la ejecución de aquella aprobado por Real decreto de 23 de Febrero de 1908.

Art. 4.º El precepto dedomiciliarse en España y someterse á las leyes españolas que respecto á las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de los ferrocarriles secundarios y estratégicos consigna el art. 4.º de la ley, se entenderá igualmente aplicable, teniendo en cuenta lo prevenido en el art. 8.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. 5.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 determina 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 hubieran sido debidamente autorizadas.

Concluidas todas las obras, el concesionario hará 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 del acta de amojonamiento durante el primer año de explotación del ferrocarril.

Art. 6.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 declare que puede abrirse el tránsito público, acta que deberá remitir con su propio informe á la superioridad el Gobernador de la respectiva provincia.

Art. 7.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 cada Compañía.

La inspección de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, tanto durante la construcción como en el período de explotación, se ejercerá por las Divisiones de ferrocarriles, á excepción de los que se construyan en las islas Baleares y Canarias, que se desempeñará por los Ingenieros Jefes de Obras públicas de la provincia respectiva. Los funcionarios de la Inspección tendrán derecho á circular libre y gratuitamente por las líneas.

Los concesionarios abonarán al Estado por este concepto, anualmente y por kilómetro de línea, 30 pesetas durante la construcción y 60 en el período de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo á las disposiciones de los capítulos 2.º y 4.º de la ley, y 15 y 30 pesetas respectivamente, cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el capítulo 3.º

La explotación de los ferrocarriles secundarios y estratégicos 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. 8.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 disfrutará 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. 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 aquella, tan pronto ocurra cualquiera de los casos previstos en el art. 7.º de la ley; pero si los expresados funcionarios faltasen al cumplimiento de este precepto, podrá solicitarse la caducidad por cualquiera 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 resultaron méritos para continuar el procedimiento, se abrirá una información por 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 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 aquellas, 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 hubiere 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 á 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.

Á 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 una Memoria haciendo constar los extremos acerca de los cuales exista 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 9.º y 10 de la ley.

Art. 13. Á 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 del cumplimiento por parte del concesionario no sea alguno de los enumerados en el párrafo 3.º del art. 11 de la ley; pero nunca la prórroga podrá exceder de la tercera parte del tiempo señalado en la concesión para el plazo respectivo. Para concederlas de mayor amplitud ó otorgar otras nuevas será indispensable una ley.

Art. 14. Podrá igualmente el Ministro de Fomento 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 fueran las prórrogas é 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 que expire el término de una concesión, la Empresa concesionaria hará la entrega formal del camino, su material y dependencia, según las condiciones estipuladas, á quien el Ministro de Fomento 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.

CAPITULO II

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 17. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos con tal carácter en el plan que acompaña á la ley, y asimismo los que á él se adicionen por virtud de lo dispuesto en su artículo 16.

Art. 18. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno constante y otro variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

Dichos términos se fijarán por el Ministerio de Fomento oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de la línea correspondiente.

Podrán modificarse en la licitación según dispone el art. 22 de la ley 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 que dure el 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.

Art. 19. Cuando el producto líquido así determinado no llegue al tanto por ciento del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para completar dicho tanto por ciento, el cual, con arreglo á lo prevenido en el art. 17 de la ley, debe considerarse como el máximo de lo que el Gobierno se compromete á abonar.

Si el producto líquido llegase al expresado tanto por ciento ó excediese de esta cifra, el Gobierno no abonará cantidad alguna al concesionario; pero éste tendrá derecho á percibir el rendimiento íntegro mientras no exceda del 6 por 100 del capital garantizado durante tres años consecutivos. Rebasado dicho tanto por ciento, el Estado recibirá del concesionario, á partir del cuarto año, la tercera parte del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiere entregado, cualquiera que fuese el plazo necesario para completar el reintegro.

El Estado se reserva el derecho de inspeccionar la recaudación de los productos brutos del ferrocarril y de comprobar sus resultados.

Art. 20. La liquidación de las cantidades que el Gobierno deba abonar á los concesionarios ó que éstos hayan de ingresar en el Tesoro por vía de reintegro como consecuencia de los resultados de la explotación en cada año, se practicará por las Divisiones de ferrocarriles, con audiencia del concesionario, durante el mes de Enero inmediato, teniendo en cuenta las observaciones de aquél y los datos relativos á los productos brutos de la anualidad anterior, que deberán obrar en poder de la División respectiva como resultado de su inspección.

Las expresadas Divisiones expedirán bajo su responsabilidad un certificado de los resultados de la liquidación y los remitirán al Ministerio de Fomento, que, previo su examen y aprobación, si procede según el caso, mandará expedir el oportuno libramiento á favor del concesionario ó pasará aviso al Ministerio de Hacienda respecto á la cantidad que aquél debe ingresar en el Tesoro.

La liquidación relativa á la fracción de año que puede resultar, si la fecha de terminación del periodo de garantía no fuese la de 31 de Diciembre, se practicará durante el mes siguiente al de terminación del expresado periodo.

Art. 21. El cargo de Delegado á que se refiere el art. 20 de la ley habrá de recaer precisamente en un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Al efectuar su nombramiento se fijará la gratificación que haya de disfrutar por el desempeño de esta Comisión extraordinaria, y que será abona la por el ferrocarril intervenido.

Por virtud de su cargo formará parte del Consejo de Administración de dicho ferrocarril y tendrá derecho á inspeccionar todos los servicios, y muy especialmente la recaudación de productos.

Art. 22. Los particulares y Compañías que para practicar el estudio de las líneas comprendidas en el plan de ferrocarriles secundarios subvencionados deseen disfrutar las ventajas y facilidades á que se refiere el art. 57 de la ley general de Obras públicas, deberán acudir al Ministerio de Fomento solicitando la correspondiente autorización que les será concedida mediante fianza para responder de los perjuicios que con sus operaciones pueda causar. El importe de dicha fianza se fijará teniendo en cuenta la importancia del proyecto y las circunstancias especiales del terreno que haya de atravesar el trazado. Será devuelta al solicitante cuando presente certificación de haber satisfecho todos los perjuicios que hubiere causado.

La autorización se publicará en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias interesadas. Su alcance se limitará única y exclusivamente á otorgar al solicitante, como queda dicho, las ventajas que indica el art. 57 de la ley general de Obras públicas, y no será óbice para que el Ministerio conceda autorizaciones análogas para practicar el estudio de la misma línea á otro ó otros particulares ó Compañías que lo solicitaren.

Los autores de los proyectos, al efectuar el estudio de las líneas, cuidarán muy especialmente de no omitir el cumplimiento de las prescripciones dictadas, ó que se dicten, en lo que se relaciona con las zonas de costas y fronteras, con las de las plazas de guerra y con las marítimas.

Art. 23. El estudio de las líneas se verificará con el detenimiento necesario para que los proyectos que se presenten se refieran á soluciones definitivas, por resultar de los reconocimientos y tanteos verificados, y aun de los anteproyectos, previamente firmados, cuando fueren necesarios, las más convenientes desde todos los puntos de vista. Si en algún caso, al elegir entre varias soluciones, surgieran

dudas que por su índole solamente por la Administración puedan ser resueltas, se estudiarán con todo detalle y se presentarán en el proyecto los diversos trazados correspondientes, sin diferir, en modo alguno, el estudio de las variantes, hasta la época de la construcción del ferrocarril.

Se cuidará siempre de que quede bien definido por referencias á puntos fijos el eje de la línea en proyecto; de este modo se facilitará su replanteo y confrontación.

Art. 21. Los documentos de que deberá constar todo proyecto serán los designados en el art. 6.º del Reglamento para la ejecución de la ley general de Obras públicas, y se redactarán con arreglo á las siguientes prescripciones:

1.ª La Memoria comprenderá la descripción y justificación del trazado, acompañando estados de alineaciones y rasantes con expresión del radio de las curvas de las primeras.

De las obras de mayor importancia (túneles, puentes, viaductos, muros, pasos, superiores é inferiores, casillas de guarda, etc.)

De las estaciones (emplazamiento, disposición general, distribución de vías, edificios de viajeros, andenes, retretes, muelles, cocheras, almacenes, depósitos de aguas, y demás).

De la vía (tipo y peso del riel, dimensiones y separación de las traviesas, sistema de clavazón ó sujeción, cambio, agujas, discos y señales, enclavamientos, etc.)

Y, finalmente, del material móvil de tracción y de transporte: (número y tipo de locomotoras que se propongan, tanto de viajeros como de mercancías, de coches para viajeros, furgones, vagones, plataformas, y demás).

Comprenderá también la justificación de los precios que en el presupuesto se asigne á las diversas unidades de obra y de los de peaje y transporte que se propongan en las tarifas para la explotación del ferrocarril.

2.ª En los planos figurarán el general y el perfil longitudinal de toda la línea y para cada trozo de la misma, el plano parcial correspondiente y el perfil longitudinal, y los transversales en número suficiente; estos últimos para que el terreno quede definido con la exactitud necesaria, consignando su clasificación. Se incluirán también planos y secciones de las obras de fábrica y demás, con los detalles y acotaciones necesarias para justificar la cubicación de sus distintos elementos que figure en el presupuesto.

3.ª En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras, se detallarán los requisitos á que han de satisfacer los materiales que se empleen en las mismas, así como todo lo referente á su mano de obra y empleo en los trabajos.

4.ª El presupuesto contendrá los detalles de cubicación, los precios de aplicación y demás datos necesarios para dar á conocer el coste total del ferrocarril.

Todos estos documentos se redactarán con arreglo á los formularios que en la actualidad rigen para la formación de proyectos de ferrocarriles ó á los que en lo sucesivo se prescriban.

Art. 25. A los documentos expresados en el artículo anterior, que son los que constituyen el proyecto en su parte técnica, se agregarán los siguientes:

1.º La tarifa detallada de los precios máximos de peaje y transporte de viajeros y mercancías, acompañada de las condiciones para su aplicación;

2.º Datos estadísticos acerca del movimiento probable por el ferrocarril proyectado, calculando, en vista de tales datos y de la aplicación de la tarifa, las utilidades que podrá reportar la obra, y

3.º Propuesta debidamente razonada de la fórmula de que trata el artículo 18 por la que se han de calcular los gastos anuales de explotación por kilómetro.

Art. 26. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo á los interesados, haciendo constar el día y la hora en que los hubieren entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Inmediatamente que se presente un primer proyecto para una línea, se anunciará la presentación en la *Gaceta de Madrid* y en los *Boletines oficiales* de las provincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de sesenta días para la admisión de otros proyectos en competencia.

Art. 27. Transcurrido el plazo de sesenta días expresado en el artículo precedente, el proyecto ó proyectos que se hubieren presentado serán remitidos al Ingeniero Jefe de la División ó de la provincia, según el caso, para que proceda á su revisión, la cual deberá abrazar

dos partes: confrontación sobre el terreno con el fin de cerciorarse tanto de la exactitud de los datos que contenga, como de la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen, y examen analítico de todos los documentos del proyecto, comprobando, sobre todo, la exactitud de las cifras que figuran en el presupuesto, para cada caso de unidades de obra, y si los precios que á estas unidades se asignan están debidamente justificados.

Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo á lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas, antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado dictamen, que remitirá al Gobernador respectivo.

Art. 23. Se procederá después á una información pública que dirigirán los Gobernadores, y cuya duración no habrá de exceder de treinta días, y en la cual habrán de emitir dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros Jefes de las provincias acerca de las circunstancias todas del proyecto ó proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Los Gobernadores elevarán los resultados de la información con su propio dictamen acompañando los proyectos que hubiesen recibido de los Ingenieros Jefes al Ministro de Fomento, quien, después de oír al Consejo de Obras públicas, decidirá acerca del proyecto que debe ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones necesarias, será aprobado sin más trámite, devolviéndose los demás proyectos á los respectivos autores, que no tendrán derecho á reclamación ni indemnización de ninguna especie. Pero si del expediente resultase la necesidad ó la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá á su autor para que haga las reformas oportunas dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase, se considerará desechado el proyecto y se acudirá al autor del segundo proyecto, en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias, será siempre preferido el proyecto que se hubiera presentado con anterioridad; pero se exigirá en todo caso como condición indispensable para la aprobación y elección definitiva de un proyecto, que su autor acepte la obligación de modificarlo en la forma que le fuere ordenado por la Administración, llegada que fuera la época de subastar la concesión de la línea, siempre que cuando esto ocurra hayan transcurrido diez años, por lo menos, desde la fecha en que fué aprobado el referido proyecto.

Art. 29. Elegido y aprobado el proyecto, se procederá á su tasación con arreglo á lo prevenido en el art. 35 del Reglamento para ejecución de la ley general de Obras públicas, teniendo en cuenta que el precio máximo de 500 pesetas por kilómetro que fija el art. 22 de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos debe entenderse que se refiere exclusivamente á los gastos de formación del proyecto propiamente, sin incluir en ellos los de confrontación y de tasación.

Art. 30. Aprobado el proyecto de una línea podrá procederse á la subasta de su concesión que se anunciará con dos meses de anticipación.

En el anuncio de la subasta deberá hacerse constar:

1.º El capital de construcción, cuyo interés anual al 5 por 100 como máximo, garantiza el Estado.

2.º Las demás subvenciones si las hubiere, ofrecidas por las Diputaciones, Ayuntamientos ó particulares.

3.º La fórmula por medio de la cual habrán en su día de deducirse los gastos de explotación, de los productos brutos.

4.º Los plazos en que haya de darse principio y término á las obras y la fórmula de progresos de éstas.

5.º Las tarifas especiales con arreglo á las cuales habrá de prestar el concesionario los servicios del Estado, como conducción de presos, penados y demás transportes.

6.º La suma (1 por 100 del presupuesto) que deba ser previamente depositada para tomar parte en la subasta y para ejercer el derecho de tanteo.

En las tarifas especiales relativas á los servicios del Estado, se hará constar que la conducción de la correspondencia pública y de los paquetes postales será gratuita, en el caso especificado en el párrafo 1.º del art. 24 de la ley; esto es, cuando sólo se ocupe para ello el departamento reservado al efecto por la Empresa en el tren designado por la Administración.

Art. 31. La concesión se otorgará al mejor postor y la licitación

versará sobre disminución del capital cuyo interés garantiza el Estado, cuantía del interés, disminución asimismo de los plazos de la concesión y de la garantía y modificación de la fórmula por la que hayan de calcularse los gastos de explotación en forma que resulten éstos amonados.

Se considerará como mejor proposición aquella en la cual resulte que el producto de la cantidad que el Gobierno deba abonar anualmente en concepto de garantía de interés (calculada por el procedimiento que determina el art. 19 de este Reglamento, partiendo de la cifra admitida interinamente como expresión del ingreso bruto á la aprobación del proyecto, para los efectos que se indican en el párrafo 2.º del artículo adicional de este Reglamento y computando los gastos de explotación por la fórmula correspondiente modificada en la propuesta) por el número de años que se proponga para el plazo de garantía, disminuido dicho producto en la cantidad que se obtenga de multiplicar el rendimiento ó producto líquido de la línea por el número de años en que se rebaje el plazo legal de noventa y nueve, que como máximo puede durar la concesión, arroje una diferencia que sea la menor de todas.

En el caso de que varias proposiciones condujeran á resultados iguales, se dará la preferencia á la que exija el abono de la menor cantidad anual en concepto de garantía de interés, aun cuando el plazo de dicha garantía sea el mayor.

Art. 32. Á toda modificación en las tarifas que trate de llevarse á efecto como consecuencia de las variaciones á que se refiere el párrafo 3.º del art. 23 de la ley, habrá de proceder una información, en que se oiga precisamente á la Empresa concesionaria, á las Cámaras de Comercio y Diputaciones de las provincias que atravesase el ferrocarril, al Ingeniero Jefe de la División, á los Gobernadores y al Consejo de Obras públicas.

Terminada la información, se determinarán en su caso por medio de un Real decreto las modificaciones que deban hacerse en las tarifas; y si la Empresa concesionaria no consintiese la reducción, se presentará por el Ministro de Fomento á las Cortes el oportuno proyecto de ley para llevarlas á efecto y determinar los medios de garantizar al concesionario los productos totales del año anterior, al de la revisión y el aumento progresivo que los rendimientos del ferrocarril hubieren tenido en el quinquenio que finalizó en el expresado año.

Art. 33. Cuando el Gobierno, en virtud de lo dispuesto en el art. 25 de la ley, estime conveniente utilizar en una parte de la línea y antes que se halle ésta totalmente terminada los servicios que al Estado ha de prestar el concesionario, podrá autorizar á éste para abrir á la explotación el trozo de la línea de que se trata, siempre que no resulte comprometida la seguridad de la circulación.

CAPITULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS SIN GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 34. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría se dirigirá al Ministro de Fomento una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará de los cuatro documentos que especifica el art. 29 de la ley, y además, de las tarifas que el peticionario se proponga establecer para el uso del ferrocarril, descomponiendo los precios en los dos conceptos de peaje y de transporte.

Se presentarán tantos ejemplares del proyecto cuantas fueren las provincias á que el mismo afecte.

Los autores de los proyectos, al efectuar el estudio de los trazados, cuidarán muy especialmente de no omitir el cumplimiento de las prescripciones dictadas ó que se dicten, en lo que se relaciona con las zonas de costas y fronteras, con las de las plazas de guerra y con las marítimas.

Quando se proyecte 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 ó mercancías, se agregará 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 se pretendiere hacer uso del derecho de expropiación forzosa, se acompañará además una relación por términos municipales, de los propietarios cuyas fincas hubieren de ser ocupadas. Dicho depósito del 1 por 100 quedará á beneficio del Estado, en el caso de que el peticionario reusare la concesión con las condiciones mismas de su propuesta, sin alteración alguna por parte del Gobierno.

Art. 35. Si no se solicitase la ocupación de terrenos ó obras del Estado, de la Provincia ó del Municipio, el Ministro de Fomento remitirá desde luego al Gobernador de la provincia correspondiente el proyecto y documentos á que se refiere el artículo anterior, para que proceda á la información prevenida en la ley general de Obras públicas.

El Gobernador anunciará en el *Boletín oficial* la petición de concesión solicitada, con la lista nominal en su caso, de los interesados en la expropiación, señalando un plazo prudencial, que no deberá exceder de un mes por cada 30 kilómetros, para que el peticionario verifique el replanteo de la línea, y otro de un mes, como máximo, para que los propietarios ó sus representantes presenten ante los Alcaldes respectivos las reclamaciones que estimen pertinentes.

Se pasará después el expediente al peticionario para se haga cargo y conteste dentro del término de quince días á las reclamaciones adividas; y el Gobernador, dentro de los treinta días siguientes, oídos la Comisión permanente de la Diputación provincial y los Ingenieros Jefes de la División y de la provincia, remitirá las diligencias con su propio dictamen al Ministro de Fomento, el cual, después de oír al Consejo de Obras públicas respecto á todo lo actuado y á las condiciones á que debe sujetarse la concesión, otorgará ésta, caso de que así procediese.

Art. 36. En el caso de que se pretenda la ocupación de terreno ó obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, tan pronto como se reciba en el Ministerio de Fomento la petición de concesión, se anunciará en la *Gaceta de Madrid* y en el *Boletín oficial* de la Provincia correspondiente, dando el plazo de un mes para la admisión de peticiones que puedan mejorar la primera.

Si dentro de este plazo no se presentase ninguna nueva, se procederá, respecto á la primera, como previene el artículo anterior; pero si se formularen otras, las diligencias todas que en dicho artículo se expresan se llevarán á cabo simultáneamente respecto á todos los proyectos en competencia, debiendo extenderse las informaciones y dictámenes á la comparación entre ellos, desde el punto de vista de la pública conveniencia, á fin de elegir el que mayores ventajas ofrezca y otorgar á su autor en consecuencia la concesión.

En igualdad de circunstancias se dará la preferencia al que primeramente se hubiere presentado.

Art. 37. En todos los casos la concesión será otorgada por medio de una Real orden que se publicará en la *Gaceta de Madrid*; pero cuando implique la ocupación de terrenos ó obras del Estado, ó la expropiación forzosa del dominio privado, habrá de someterse á la aprobación de las Cortes, en virtud de lo que dispone el art. 27 de la ley.

CAPITULO IV

DE LOS FERROCARRILES ESTRATÉGICOS

Art. 38. Se considerarán como ferrocarriles estratégicos los que forman parte del plan publicado como apéndice de la ley y los que el Gobierno designe, modificando ó ampliando dicho plan, previo el informe del Consejo de Obras públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

Art. 39. Serán aplicables á los ferrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 18 al 25, 29 y 31 al 33, que se refieren á los ferrocarriles secundarios con garantía de interés, debiendo entenderse, sin embargo, que en la celebración de los concursos de proyectos que han de anunciarse en la *Gaceta de Madrid*, para cada línea se habrán de fijar las condiciones relativas que menciona el art. 33 de la ley, así como el plazo que estime necesario para la presentación de los proyectos.

Art. 40. Los proyectos se presentarán en la Dirección general de Obras públicas, la cual dará recibo á los interesados haciendo constar el día y la hora en que los hubieren entregado, y este recibo constituirá documento fehaciente para toda cuestión de prioridad que pueda suscitarse en el curso del expediente.

Art. 41. Transcurrido el plazo que se hubiere fijado al anunciar el concurso para la presentación de proyectos, se remitirán los que se hubieren recibido en la Dirección general de Obras públicas al Ingeniero Jefe de la División ó de la provincia, según caso, para que proceda á su revisión, la cual deberá abrazar dos partes: confrontación sobre el terreno, con el fin de cerciorarse, tanto de la exactitud de los datos que contenga, como de la conveniencia del trazado y de las obras que se proponen, y examen analítico de todos los documentos del pro-

yecto, comprobando, sobre todo, la exactitud de las cifras que figuran en el presupuesto para toda clase de unidades de obra, y si los precios que á estas unidades se asignan están debidamente justificados. Los gastos que ocasionen las operaciones de la confrontación serán de cuenta de los peticionarios, que deberán consignar el importe respectivo, con arreglo á lo que dispone la vigente Instrucción sobre abono de indemnizaciones al personal de Obras públicas antes de emprenderse las operaciones.

Del resultado de las confrontaciones, así como de las demás circunstancias de cada proyecto, dará cuenta el Ingeniero en un razonado dictamen, que remitirá al Gobernador respectivo.

Art. 42. Se procederá después á una información pública, que dirigirán los Gobernadores, y cuya duración no habrá de exceder de treinta días, y en la cual habrán de emitir dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros Jefes de las provincias, acerca de las circunstancias todas del proyecto ó proyectos presentados y del orden de preferencia en que deben ser considerados.

Los Gobernadores elevarán los resultados de la información, con su propio dictamen, acompañando los proyectos que hubieren recibido de los Ingenieros Jefes, al Ministro de Fomento, y el Gobierno en su vista, y después de oír al Consejo de Obras públicas y á la Junta de Defensa, decidirá acerca del proyecto que deba ser preferido en primer término.

Si éste llenase todas las condiciones necesarias, será aprobado sin más trámite, devolviéndose los demás proyectos á los respectivos autores, que no tendrán derecho á reclamación ni indemnización de ninguna especie. Pero si del expediente resultase la necesidad ó la conveniencia de que el proyecto en primer término preferible sea modificado, se devolverá á su autor para que haga las reformas oportunas, dentro del plazo que se le señale al efecto, y si así no lo efectuase se considerará desechado el proyecto y se acudiría al autor del segundo proyecto en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias, será siempre preferido el proyecto que se hubiere presentado con anterioridad; pero se exigirá, en todo caso, como condición indispensable para la aprobación y elección definitiva de un proyecto, que su autor acepte la obligación de modificarlo en la forma que le fuere ordenado por la Administración, llegando que fuese la época de subastar la concesión de la línea, siempre que cuando esto ocurra hayan transcurrido diez años, por lo menos, desde la fecha en que fué aprobado el referido proyecto.

Art. 43. Aprobado el proyecto de una línea, se procederá inmediatamente á anunciar la subasta para su concesión, si fuere de las comprendidas en el art. 35 de la ley, y si no se llenare tal requisito, se anunciará la subasta cuando el Gobierno lo determine; pero en todo caso deberán mediar dos meses entre el anuncio de la subasta y su celebración.

ARTÍCULO ADICIONAL

Con el fin de no comprometer anualmente una cantidad mayor de 10 millones de pesetas en el abono de las subvenciones á que haya de dar lugar la garantía de interés que establece la ley, se llevará en el Ministerio de Fomento un registro de las líneas que se vayan solicitando, en el que se anotarán las cantidades probables que por cada una de ella será preciso abonar á los concesionarios cada año.

Estas cantidades se deducirán en un principio de los datos que se expresan en el apartado 3.º del art. 24 de este Reglamento, teniendo en cuenta las rectificaciones que en ellos se hubieren podido introducir al aprobar los proyectos; y posteriormente, ó sea cuando las líneas devenguen subvención, las cantidades correspondientes que deberán anotarse en el Registro, serán las últimamente devengadas ó abonadas, salvo los casos en que razones especiales aconsejen alterarlas.

Cuando á juzgar por el resultado que arrojen las cifras del Registro haya fundado motivo para creer que pueda rebasarse la expresada cantidad de 10 millones de pesetas, se advertirá por el Ministerio de Fomento á los peticionarios de las concesiones de líneas, cuyos proyectos hayan sido presentados con posterioridad al que cierre con su subvención probable el cómputo indicado, que la admisión de sus proyectos se hace con la reserva explícita de que el Gobierno no podrá garantizar el interés que en su día devenguen dichos ferrocarriles.

Para el debido conocimiento de los peticionarios y concesionarios de los ferrocarriles subvencionados, se publicará en la *Gaceta de Madrid*, una vez al año por lo menos, cuando lo juzgue oportuno el Ministerio de Fomento, la relación de las líneas solicitadas y de las concedidas, consignando las fechas de presentación de los proyectos, las de las concesiones otorgadas, los plazos respectivos de construcción y las cantidades anuales que se estimen necesarias para atender á la garantía de interés de las mismas.

Madrid 14 de Enero de 1909.—Aprobado por S. M.—El Ministro de Fomento, José Sánchez Guerra.

PRESUPUESTO DE OBRAS PÚBLICAS PARA 1909

CAPITULO 8.º—Personal de Obras públicas.

ARTÍCULO 1.º—Personal facultativo.

Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

1 Inspector general, Jefe superior de Administración.....	12.500
Gratificación para el mismo.....	2.500
18 Inspectores generales, Jefes de Administración de 1.ª, á 10.000 pesetas...	180.000
19 Ingenieros Jefes, ídem de 2.ª, á 8.750...	166.250
35 Ídem id., id. de 3.ª, á 7.500.....	262.500
40 Ídem id., id. de 4.ª, á 6.500.....	260.000
30 Ídem primeros, Jefes de Negociado de 1.ª, á 6.000.....	180.000
30 Ídem id., id. de 2.ª, á 5.000.....	150.000
35 Ídem id., id. de 3.ª, á 4.000.....	140.000
40 Ídem segundos, Oficiales de Administración de 1.ª, á 3.500.....	140.000
114 Ídem id., id. de 2.ª, á 3.000.....	342.000
	1.835.750

Para atender al pago de las diferencias de haberes de los Ingenieros con derecho á mayor sueldo por haber servido seis años en Ultramar y haber obtenido el empleo inmediato superior y el de los que se encuentran en la situación de supernumerario ó excedente, con arreglo á la ley, así como para los Ingenieros que reingresen en el servicio del Estado procedentes de Juntas de Obras.....

50.000

Cuerpo de Ayudantes de Obras públicas.

13 Ayudantes primeros, Jefes de Negociado de 1.ª clase, á 6.000 pesetas.....	78.000
25 Ídem id., id. de 2.ª, á 5.000.....	125.000
45 Ídem id., id. de 3.ª, á 4.000.....	180.000
62 Ídem segundos, Oficiales de 1.ª clase de Administración civil, á 3.500.....	217.000
85 Ídem id., id. de 2.ª, á 3.000.....	255.000
93 Ídem id., id. de 3.ª, á 2.500.....	232.500
62 Ídem id., id. de 4.ª, á 2.000.....	124.000
	1.211.500

Por diferencia de haberes reglamentarios á los Ayudantes con derecho á mayor sueldo por haber servido en Ultramar.....

7.750

Cuerpo de Sebrestantes,

1 Jefe de Negociado de 2.ª clase.....	5.000
4 Jefes de Negociado de 3.ª, á 4.000 pesetas.....	16.000
8 Oficiales de 1.ª clase de Administración civil, á 3.500.....	28.000
30 Ídem de 2.ª, á 3.000.....	90.000
94 Ídem de 3.ª, á 2.500.....	235.000
210 Ídem de 4.ª, á 2.000.....	420.000
213 Ídem de 5.ª, á 1.500.....	319.500
	1.113.500