

BIBLIOTECA LEGISLATIVA
DE LA
GACETA DE MADRID

FERROCARRILES SECUNDARIOS

LEY DE 30 DE JULIO DE 1904

PLAN GENERAL DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

APROBADO POR REAL DECRETO DE 31 DE MARZO DE 1904

REGLAMENTO PROVISIONAL

DE 3 DE NOVIEMBRE DE 1905

PLAN SUPLETORIO DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

APROBADO POR REAL DECRETO DE IGUAL FECHA,
Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS



MADRID

Imprenta de la «Gaceta de Madrid».

Calle de Pontejos, núm. 8.—Teléfono 75.

1905

llegal 3497

RF-2-23

BIBLIOTECA LEGISLATIVA
DE LA
GACETA DE MADRID

FERROCARRILES SECUNDARIOS

LEY DE 30 DE JULIO DE 1904

PLAN GENERAL DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS

APROBADO POR REAL DECRETO DE 31 DE MARZO DE 1904

REGLAMENTO PROVISIONAL

DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1905

PLAN SUPLETORIO DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

APROBADO POR REAL DECRETO DE IGUAL FECHA,
Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS



MADRID

Imprenta de la «Gaceta de Madrid».

Calle de Pontejos, núm. 8.—Teléfono 75.

—
1905



FERROCARRILES SECUNDARIOS

Real decreto de 19 de Octubre de 1901 autorizando la presentación á las Cortes del proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios y exposición de motivos del mismo.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas. — REAL DECRETO. — De acuerdo con el Consejo de Ministros; en nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en autorizar al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas para presentar á las Cortes un proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Palacio á diez y nueve de Octubre de mil novecientos uno. — MARÍA CRISTINA. — El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Miguel Villanueva y Gómez*.

Á LAS CORTES

Construída ya casi completamente nuestra red general de ferrocarriles, y satisfechas así las necesidades de orden superior á que en esta clase de servicios deben atender preferentemente los Gobiernos, es llegado el momento de acometer otra obra de no menor importancia y transcendencia, puesto que ha de ser el complemento de aquélla y ha de reportar seguramente al país incalculables beneficios.

Tal es la formación de un plan y ley de Ferrocarriles secundarios, propósito que, no sólo no es nuevo, sino que ya por tres veces ha ocupado á los Gobiernos y á las Cortes, y en alguna de ellas ha estado á punto de obtener definitivamente la aprobación de éstas; pero unas veces por dificultades de orden meramente parlamentario, y otras porque las angustias de los pasados tiempos no permitían espacio suficiente para acometer estas empresas, es lo cierto que, hasta el presente, no se ha logrado dar cima á proyecto llamado á reportar tantos bienes y de cuya necesidad está tan penetrado el Gobierno de S. M., que al emprender la obra de re-

generación que el país tan imperiosamente demanda, no ha vacilado en considerar aquel propósito como uno de los primeros que reclaman toda su atención, la de las Cortes y la del país mismo, ya que en su realización se han de obtener para éste tan provechosos resultados.

A llenar este vacío tiende el proyecto de ley que se somete á la deliberación de las Cámaras, en el cual, por el tiempo transcurrido desde que éstas dedicaron su atención á tan vital asunto, han podido introducirse respecto á los proyectos anteriores todas aquellas mejoras, ya técnicas, ya administrativas, que el mayor conocimiento de estos asuntos y la práctica de los mismos en otros países han hecho considerar indispensables.

Mantiénese en éste el principio capital que informaba el que ya estuvo á punto de ser ley en el Senado, cual es el de garantizar un minimum de interés á los capitales que se empleen en la construcción de estas obras, introduciéndose alguna novedad, no sólo respecto al tipo de dicho interés, que se rebaja del 6 al 5 por 100 (1), sino también respecto al límite á que ha de llegar para que empiece la participación del Estado en las ganancias obtenidas. Consérvase también el principio de que para el establecimiento y explotación de estas líneas pueden utilizarse las carreteras ú otras obras públicas, así como también el de otorgar á los concesionarios todos los beneficios á que se refiere el art. 31 de la ley general de Ferrocarriles; y se completan estos auxilios con la exención de impuestos durante veinticinco años, tanto á los accionistas como á los precios del transporte (2), estimando el Ministro que suscribe que estas concesiones, unidas á las facilidades de otro orden, que se otorgan también á estas empresas, han de ser estímulo bastante para que no falten capitales que quieran concurrir á la realización de estos proyectos.

A fin de evitar cuanto pueda parecerse á monopolio y de facilitar la concurrencia de capitales para obra de tanto empeño, ha parecido preferible adoptar exclusivamente el sistema de grupos para el concurso, con lo cual se atiende, además, á la previsión de que no queden abandonadas aquellas líneas cuyos rendimientos no hayan de ser grandes, y que, seguramente, no serian objeto de licitación si se separasen de aquellas otras llamadas á producir más pingües resultados.

(1) En la ley de 30 de Julio de 1904 se ha rebajado el interés al 4 por 100. (Véanse sus artículos 22 y 24.)

(2) El art. 2.º de la ley exime á estos ferrocarriles del impuesto sobre billetes de viajeros y transporte de mercancías durante los diez primeros años de su explotación.

Procúrase también en el proyecto aligerar las trabas administrativas, limitando la acción del Estado á lo puramente indispensable para asegurar sus derechos y para garantizar los del público, y dejando en todo lo demás una gran libertad á las empresas para la construcción y explotación de las vías, realizando así, en los términos de lo posible, ese ideal descentralizador á que van encaminadas las tendencias de la sociedad moderna.

Resta, por último, observar que el sistema adoptado para el pago de la garantía de interés no ha de imponer de momento sacrificio alguno al país; lejos de eso, el desarrollo de las obras que la ejecución del plan lleva consigo ha de proporcionar trabajo y difundir riqueza en muchas regiones de España; y cuando las líneas vayan estando en explotación, el movimiento que afortunadamente se nota en todos los ramos de nuestra industria ha de hacer que los productos de aquéllas sean bastantes á reducir la carga del Tesoro público á límites muy exiguos, quizás á extinguirla por completo, y tal vez en alguna ocasión á producirle algún rendimiento líquido.

Por la combinación de estos principios, no sólo se alienta á los capitales á concurrir á estas obras, mediante la seguridad de un lucro racional, sino que se facilita y se asegura en lo posible la construcción de todas las líneas, pudiendo predecirse que en un porvenir no muy largo habrán de estar terminadas esas vías accesorias, que con los caminos vecinales cuyo desarrollo también propone el Gobierno vayan á alimentar, con productos de comarcas hasta ahora abandonadas, el tráfico de las grandes líneas, aumentando de este modo el bienestar de los pueblos y los ingresos del Tesoro.

Atento á estas consideraciones, el Ministro que suscribe, autorizado por S. M., tiene el honor de someter á las Cortes el siguiente proyecto de ley.

Madrid 19 de Octubre de 1901.— *Miguel Villanueva y Gómez.* — (*Gaceta* de 22 de Octubre.)

Ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas. — LEY. — DON ALFONSO XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España;

A todos los que la presente vieren y entendieren sabed: que las Cortes han decretado y Nós sancionado lo siguiente:

CAPÍTULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de la presente ley, se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público, con motor mecánico, que en adelante se concedan y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo 1.º de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Los ferrocarriles secundarios se dividirán en dos categorías, según que no se subvencionen directamente por el Gobierno, ó reciban auxilio de los fondos públicos, y su concesión no podrá nunca exceder de setenta y cinco años (1).

Art. 2.º Todos los ferrocarriles secundarios serán considerados como de utilidad pública, teniendo derecho á la expropiación forzosa, á la exención del impuesto sobre los billetes de viajeros y los transportes de mercancías durante los diez primeros años de la explotación, al aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las provincias y los Municipios, previa concesión del Gobierno, que la otorgará, siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas, y á los demás beneficios que concede el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, quedando sujetos á las disposiciones que rijan para los de interés general en lo relativo á derechos de Aduanas por introducción de material fijo y móvil.

Las Empresas de ferrocarriles secundarios podrán utilizar, para el servicio del público y en su propio provecho, el telégrafo y el teléfono donde no hubiere telégrafo del Estado (2).

Art. 3.º Los concesionarios de estos ferrocarriles podrán, previa autorización del Ministro de Agricultura y Obras públicas, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas (3).

Art. 4.º Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles secundarios tendrán su domicilio en España, y estarán sometidas á las leyes españolas (4).

Art. 5.º Los ferrocarriles secundarios quedarán sometidos á los reglamentos de transportes militares dictados por el Gobierno ó que en lo sucesivo se dictaren.

(1) Véase el art. 1.º del Reglamento.

(2) Véase el art. 2.º del Reglamento.

(3) Véase el art. 3.º del Reglamento.

(4) Véase el art. 3.º del Reglamento.

En caso de guerra ó de alteración de orden público, el Gobierno podrá disponer la suspensión de la circulación por esas vías, sin que por ello se dé lugar á indemnización de ningún género, y también podrá utilizarlas mediante tarifas especiales previamente establecidas.

Art. 6.º Tanto durante la construcción como cuando los ferrocarriles secundarios se hallen ya entregados al servicio público, los concesionarios se someterán á las reglas que el Gobierno dicte para cerciorarse de que las obras y el material reúnen todas las circunstancias de solidez y estabilidad necesarias, así como de que la explotación se verifica en buenas condiciones por lo que se refiere á la seguridad de las personas, sin perjuicio de que el Gobierno presente á las Cortes en su día una ley de Policía de ferrocarriles secundarios (1).

Art. 7.º Al otorgarse la concesión de estos ferrocarriles, se fijará para cada uno su tarifa legal ó de precios máximos, así como las condiciones que habrán de regir en su aplicación.

El concesionario, dando conocimiento al Gobierno, podrá rebajar la tarifa máxima, con tal que lo haga de una manera general y sin modificar sus condiciones de aplicación; y asimismo, y sujetándose á las reglas administrativas que oportunamente se dictarán para que no se perjudique ningún interés legítimo, podrá establecer tarifas especiales con precios inferiores y condiciones de aplicación diferentes de las de la tarifa máxima (2).

Art. 8.º Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, ó no se construyan con arreglo á la fórmula de progreso fijada, ó no se terminen en el periodo señalado, ó no se explote la línea en los términos que se prescriban en el pliego de condiciones de la concesión, se declarará ésta caducada, perdiendo el concesionario la fianza, si no estuviese devuelta, ó pagando de sus bienes una multa de igual valor (3).

El expediente que al efecto se instruya quedará reducido á hacer constar cualquiera de los hechos designados como causa de caducidad en el párrafo anterior y no se resolverá sin dar audiencia á la parte interesada, y oír al Consejo de Obras públicas y al de Estado.

Art. 9.º Declarada la caducidad, el Ministro de Agricultura y Obras públicas se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiese lugar á ello (4).

Art. 10. Si al declarar la caducidad no se hubiesen co-

(1) Véase el art. 6.º del Reglamento.

(2) Véanse los artículos 6.º y 7.º del Reglamento.

(3) Véase el art. 9.º del Reglamento.

(4) Véanse los artículos 10 y 15 del Reglamento.

menzado las obras, quedará la Administración desligada de todo compromiso con el concesionario. En caso de que se hubieren ejecutado algunas obras ó todas ellas, se sacarán á subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El tipo para esta subasta será el importe á que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos ocupados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario por el Estado, las provincias y los Municipios, en terrenos, obras, metálico ú otra clase de valores.

Si el ferrocarril se encontrase en explotación, se tendrá en cuenta para tasarlo su valor industrial, ó sea los productos que rinda de presente y las esperanzas estimables para el porvenir.

La tasación se verificará por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, que el Ministro de Obras públicas designe, y un Perito nombrado por el concesionario.

Si á la subasta no acudiese postor alguno, se anunciará una segunda y última, por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Art. 11. Si en cualquiera de las dos subastas á que se refiere el artículo anterior, se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual depositará la fianza que en el anuncio de la subasta se hubiese fijado para responder á la Administración del cumplimiento de su compromiso, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Del importe de las obras rematadas se deducirán los gastos de tasación y subasta, así como los que el Estado haya tenido que suplir para mantener la explotación, y el resto se entregará al primitivo concesionario.

En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las dos subastas, quedarán las obras ó materiales á beneficio del Estado, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Art. 12. El Gobierno, previo informe del Consejo de Obras públicas, podrá conceder una prórroga á los concesionarios de los ferrocarriles secundarios, siempre que ellos aleguen razones que justifiquen la imposibilidad de haber terminado las obras en el plazo señalado; prórroga que no excederá nunca del tiempo fijado en la concesión para ejecutar las obras.

Cualquiera otra prórroga habrá de concederse necesariamente en virtud de una ley.

Los concesionarios no podrán alegar, para dejar de cumplir sus compromisos, las dificultades que oponga el terreno para ejecutar las obras, ni la diferencia que resulte entre la longitud efectiva de cada línea y la presumida en el plan general, ni la mayor ó menor posibilidad de aprovechar carreteras ú otras obras que se supusiesen aprovechables (1).

Art. 13. Al terminar el plazo de cada concesión adquirirá el Estado las líneas con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Con tres años de antelación se practicará un reconocimiento general en la línea por los Ingenieros del Estado; y el Ministro del ramo, en vista del dictamen que emitan, ordenará cuanto sea preciso para que las obras, edificios y material y demás, se encuentren en buen estado el día que deba hacer su entrega el concesionario. Si éste se negare á cumplir las órdenes que para el efecto se le comuniquen, el Ministro dispondrá que se ejecuten por cuenta de la Empresa, embargando, si para ello fuese preciso, los productos de la explotación (2).

Art. 14. Ninguna concesión de ferrocarriles secundarios constituye monopolio, y ninguna otra concesión ulterior de caminos, ferrocarriles, canales de navegación ú otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril ó en otra contigua ó distante, podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna á favor de ninguno de los concesionarios.

CAPÍTULO II

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS SIN SUBVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO

Art. 15. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta categoría cualquiera que sea el ancho de la vía que se fije por el peticionario, los que se construyan y exploten sin ninguna subvención directa en metálico ni garantía de interés por el Estado.

Su concesión se otorgará por el Ministro de Agricultura y Obras públicas, con arreglo al Reglamento que se publicará para la aplicación de esta ley; pero cuando implique la ocupación de terrenos del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado, se dará cuenta de ella á las Cortes, y no

(1) Véanse los artículos 13 y 14 del Reglamento.

(2) Véase el art. 16 del Reglamento.

será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario (1).

Art. 16. Los concesionarios de estas líneas podrán fijar libremente sus tarifas, pero las someterán á la aprobación del Gobierno; y una vez aprobadas, se pondrán en vigor por un plazo mínimo de tres meses, dándose á conocer al público por lo menos con quince días de anticipación á la fecha en que comiencen á regir.

Los ferrocarriles de esta categoría prestarán los servicios de correos, telégrafos, conducción de presos y penados, transportes y otros del Estado, con arreglo á una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones de cada concesión, teniendo en cuenta las ventajas que se otorguen para la construcción del ferrocarril respectivo, como derecho de expropiación forzosa, ocupación del dominio público y otras análogas, así como los auxilios que en obras ejecutadas haya de recibir del Estado, de las provincias ó de los Municipios.

El concesionario no tendrá obligación de someter á la aprobación superior más que la marcha y composición del tren correo, pudiendo organizar los demás trenes con toda libertad, sin perjuicio de lo que exija la seguridad del tránsito.

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría, se dirigirá al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas una solicitud acompañada del proyecto de la línea, que constará:

Primero. De una Memoria en que se explique el objeto y ventajas de la obra, y las razones que apoyan el trazo elegido.

Segundo. De un plano y un perfil longitudinal de la línea.

Tercero. De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios; y

Cuarto. De una apreciación alzada del coste del establecimiento.

Cuando en la solicitud de concesión se pretenda hacer uso del derecho de expropiación forzosa, ocupar alguna extensión de dominio público, aprovechar obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancías, se acompañará 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 el peticionario rehusare la concesión con las condiciones mismas de su proposición, sin alteración alguna por parte del Gobierno, perderá el depósito, que quedará á beneficio del Estado (2).

Art. 18. En los casos en que se pretendan los beneficios á

(1) Véase el art. 17 del Reglamento.

(2) Véanse los artículos 17, 18 y 19 del Reglamento.

que se refiere el párrafo segundo del artículo anterior, se fijarán en cada concesión los plazos en que haya de darse principio y término á las obras, la fórmula de progreso de éstas, ó sea la cantidad de obra que debe ejecutarse en cada período, y la suma á que asciende el 3 por 100 del presupuesto, la cual deberá ser depositada por el concesionario como fianza para el cumplimiento de las cláusulas de su concesión.

Si el concesionario deja transcurrir quince días desde que se le notifique la concesión sin acreditar la constitución de dicho depósito, perderá la fianza prestada en garantía de la petición y todos sus derechos á la concesión solicitada, no pudiendo expedirsele el título de la misma.

La garantía del 3 por 100 del presupuesto no será devuelta hasta que se hayan ejecutado obras por el doble de su valor.

Art. 19. El Gobierno, por causa de utilidad pública, podrá adquirir los ferrocarriles de esta clase cuando lleven quince años de explotación y antes de que termine el plazo de su concesión. Para determinar el precio de la compra se tomará el promedio de los productos líquidos obtenidos durante los últimos cinco años, y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril como promedio durante el último quinquenio, será el importe de la anualidad que el Estado pagará á la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

También podrá el Estado verificar el pago de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al tipo legal.

CAPÍTULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 20. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los que se comprendan en el plan general á que se refiere el artículo siguiente, y cuyo ancho de vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro, salvo aquellos casos en que por el Gobierno se estime conveniente otra latitud (1).

Art. 21. Se autoriza á una Comisión técnica, que presidirá el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, para que forme el plan de los ferrocarriles secun-

(1) Véase el art. 21 del Reglamento.

darios que han de obtener la garantía de interés por el Estado.

Constituirán la Comisión dos personas de reconocida competencia y notoriedad, nombradas por el Ministro de Obras públicas con el carácter de Vicepresidentes; el Presidente del Consejo de Obras públicas, el Director del Instituto Geográfico y Estadístico, un General y un Jefe del Ejército en representación del Ministerio de la Guerra, un representante de las Compañías férreas de vía normal en explotación, otro de las de vía estrecha también en explotación, un representante de las Cámaras de Comercio, especialmente designado por ellas, y un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de notoria competencia, aunque no tenga ningún cargo oficial, libremente nombrado por el Ministro del ramo.

La Comisión técnica citada designará los grupos que han de constituir la red y su extensión kilométrica.

La longitud total de las líneas comprendidas en el plan no excederá, en ningún caso, de 5.000 kilómetros, y se dividirá en grupos cuya extensión no será inferior á 200 kilómetros, cifra que podrá disminuirse á petición de las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos, siempre que éstos contribuyan con garantía positiva á la realización del grupo.

Se exceptúan de esta regla las zonas parcialmente servidas por ferrocarriles secundarios ya en explotación, para las que podrán otorgarse, á juicio del Ministro, oyendo á la Comisión técnica citada, las concesiones parciales que se consideren convenientes para conseguir el desarrollo de los intereses públicos.

Los trabajos de la Comisión técnica habrán de quedar terminados en el plazo máximo de seis meses, contados desde la promulgación de esta ley. En los primeros setenta días del mismo plazo, la referida Comisión deberá conocer los datos y trabajos reunidos sobre la materia por la Administración central, y se dirigirá á todas las Diputaciones provinciales, para que en el término de dos meses la informen sobre sus intereses y aspiraciones, con relación al grupo ó grupos que afecten á la respectiva provincia.

La aprobación de los trabajos de la Comisión técnica corresponde al Consejo de Ministros, quien dará cuenta á las Cortes del uso hecho de esta autorización.

La subasta de las líneas comprendidas en el plan no podrá anunciarse sino después de transcurrido un mes, á contar de la fecha en que el Gobierno haya cumplido este precepto (1).

(1) Véanse el Real decreto de 30 de Julio de 1904 nombrando la Comisión; la Real orden de 8 de Agosto siguiente; el Real decreto de 31 de Marzo de 1905 aprobando el plan de ferrocarriles secundarios, y el Real decreto de 2 de Noviembre de 1905 aprobando el plan supletorio de ferrocarriles secundarios.

Art. 22. El Estado garantiza á los ferrocarriles secundarios de esta clase, desde el día 1.º del mes siguiente al en que comience la explotación de todas las líneas del grupo que el concesionario se hubiere comprometido á construir, hasta que transecurran veinte años, un interés mínimo anual de 4 por 100 del capital correspondiente á su construcción, sin incluir el material móvil. En el caso de que hubiese sido concedida alguna prórroga para terminar las obras, la duración de aquéllas se descontará del mencionado plazo de veinte años.

El capital máximo, cuyo interés garantiza el Estado, no excederá nunca de 50.000 pesetas por kilómetro (1).

Art. 23. Cuando el producto líquido de un grupo de líneas no alcance al 4 por 100 del capital señalado, el Gobierno abonará al concesionario la suma que le falte para completar dicho 4 por 100. Cuando el producto líquido pase del 8 por 100, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiese entregado, cualquiera que sea el plazo necesario para completar dicho reintegro; en ambos casos se reservará el Estado la debida comprobación del gasto realizado, y los Reglamentos determinarán las partidas esenciales de la liquidación y la forma y plazo para presentar aquélla (2).

Art. 24. Para los efectos de la garantía de interés por el Estado se fija en 3.000 pesetas por kilómetro el coste anual de la explotación. Cuando un grupo de líneas produzca una cantidad superior á la de 3.000 pesetas por kilómetro, se disminuirá de aquélla el gasto calculado por el coeficiente que para cada grupo haya señalado el Ministro del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas.

En ningún caso excederá el abono de interés del 4 por 100 del capital garantizado.

La liquidación de la garantía de interés, lo mismo que la de los reintegros, se hará teniendo en cuenta todas las líneas que constituyan el grupo objeto de una sola y misma concesión por años naturales completos, haciéndose liquidaciones especiales para las fracciones de año que pudiesen resultar, ó sea para los períodos comprendidos entre las fechas de principio y fin de la garantía de interés y el 31 de Diciembre respectivo é inmediatamente posterior á dichas fechas.

Para los efectos de esta garantía no se considerarán como gasto de explotación los intereses de las obligaciones que se hayan emitido.

Art. 25. Si transecurridos diez años desde que se ponga un

(1) Véase el art. 22 del Reglamento.

(2) Véanse los artículos 22, 23 y 24 del Reglamento.

grupo en explotación, el Gobierno, en cinco consecutivos, se viera en la necesidad de hacer abonos para el pago de los intereses garantizados, el Ministro de Obras públicas podrá nombrar, á expensas de la Compañía, un Delegado que, con el carácter de coadministrador, intervenga en la dirección y explotación del ferrocarril ó ferrocarriles.

Este Delegado cesará en sus funciones tan luego como las líneas produzcan durante tres años un 4 por 100.

Art. 26. Publicado como ley el plan de los ferrocarriles secundarios con subvención directa del Estado, la iniciativa particular hará el estudio de las líneas, con determinación de las condiciones facultativas y económicas de construcción y explotación y de las tarifas máximas de aplicación.

El estudio de cada grupo que fuere aprobado por el Ministerio de Obras públicas servirá de base para la subasta, que se anunciará con tres meses de anticipación.

Al aprobarse el estudio de cada grupo se fijarán por el Ministro del ramo los plazos en que haya de darse principio y término á las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto, que deberá ser depositada para tomar parte en las subastas, condiciones que se incluirán en el anuncio de éstas (1).

Art. 27. El Gobierno otorgará en pública subasta al mejor postor la concesión de cada uno de los grupos comprendidos en el plan general de ferrocarriles secundarios, y la licitación versará sobre el capital á garantir, plazo de la concesión y mejora del coeficiente de explotación.

Siempre que una Diputación provincial ó un grupo de Diputaciones provinciales ó de Ayuntamientos quiera emprender por su cuenta la construcción de parte ó de toda la red de ferrocarriles secundarios que interesan á su provincia ó provincias respectivas, el Gobierno les concederá autorización para ello, con preferencia á todo otro postor, en la subasta á que hace referencia el artículo anterior, siempre que asuman en su totalidad ó hasta determinado límite la garantía del interés que el Estado ofrece por esta ley, quedando así éste descartado de toda responsabilidad, ó reducida al tipo de interés representado por la diferencia entre el garantizado por la Diputación ó Diputaciones ó Ayuntamientos y el de 4 por 100 fijado por esta ley.

Los concesionarios respectivos satisfarán al autor del estudio el valor del proyecto aprobado, no pudiendo exceder este gasto de 500 pesetas por kilómetro.

No podrán ser expedidos los títulos de concesión de ferrocarriles secundarios de esta clase mientras el concesionario

(1) Véanse los artículos 27 al 33 del Reglamento.

no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto. Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá á subastar la concesión en el término de cuarenta días.

Dicho depósito no se devolverá hasta que se hayan ejecutado obras por doble de su valor (1).

Art. 28. Los concesionarios de los ferrocarriles de esta clase quedan sometidos á la revisión de las tarifas, con arreglo al art. 49 de la ley general de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y tendrán la obligación de reservar un departamento para la conducción de la correspondencia pública en un tren diario de ida y vuelta, cuya marcha y composición habrán de someterse, por excepción, á la aprobación del Gobierno, pues todos los demás trenes se organizarán con entera libertad, sin más limitaciones que las de la policía de seguridad.

Este servicio y los restantes del Estado, como telegráfico, conducción de presos y penados y otros transportes, se prestarán con arreglo á una tarifa especial, que se fijará en el pliego de condiciones para la subasta de la concesión (2).

Art. 29. El Gobierno podrá autorizar la explotación del todo ó parte de alguna de las líneas de un grupo, aun cuando éste no esté terminado, siempre que no resulte comprometida la seguridad; pero el concesionario no tendrá derecho á la garantía de interés por el Estado hasta que no comience la explotación de todas las líneas del grupo.

Art. 30. El Estado se reserva la adquisición de las líneas una vez terminado el período de garantía de interés.

Para determinar el precio de este rescate se tomará el promedio de los productos líquidos, no contando como tal la subvención del Estado, obtenidos durante los diez últimos años; y este término medio, añadido al aumento progresivo que haya obtenido el ferrocarril durante el mismo plazo indicado, será el importe de la anualidad que el Estado pagará á la Empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si el valor que resultara para la anualidad fuese superior al 8 por 100, y la Compañía, al verificarse el rescate, se hallare en la obligación de reembolsar al Estado por abonos recibidos, se disminuirán las primeras anualidades en la mitad de lo que superen al 8 por 100 hasta que el Estado quede reintegrado de las cantidades que abonó en concepto de subvención.

(1) Véase el art. 34 del Reglamento.

(2) Véase el art. 35 del Reglamento.

El Estado podrá hacer el pago á la Empresa de una vez, capitalizando las anualidades por la fórmula del interés compuesto al interés legal.

Art. 31. Queda el Gobierno facultado para otorgar á los ferrocarriles económicos, concedidos con anterioridad á la presente ley, todos los beneficios que en la misma se señalan á la clase de ferrocarriles no subvencionados, á que se refiere el art. 2.º, siempre que los interesados se ajusten en su concesión al plazo de setenta y cinco años antes prefijado, que renuncien á disfrutar de la exención de impuestos, y se sometan también á las demás prescripciones de la presente ley, sin que puedan en caso alguno obtener garantía de interés ni subvención de ningún genero por el Estado.

Art. 32. Cualquier ferrocarril de los comprendidos en el plan de los secundarios, subvencionados con la garantía de interés, podrá ser concedido con las condiciones de las líneas no subvencionadas á que se refiere el capítulo 2.º de esta ley, siempre que así se solicite antes de ser adjudicado el grupo á que pertenezcan.

Art. 33. El Consejo de Ministros, á propuesta de la Comisión encargada de formar el plan de los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés, decidirá cuáles de éstos deberán ser considerados estratégicos, y para la concesión y explotación de los que tengan el expresado carácter se impondrá como condición precisa que el Consejo de administración de las Empresas concesionarias se componga, exclusivamente y en todo tiempo, de ciudadanos españoles y con residencia permanente en España.

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 San Sebastián á treinta de Julio de mil novecientos cuatro.— Yo EL REY.— El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Manuel Allendesalazar*.— (*Gaceta* de 2 de Agosto,)

Real decreto de 30 de Julio de 1904 nombrando la Comisión encargada de formar el plan de ferrocarriles secundarios que hayan de ser subvencionados por el Estado.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.— REAL DECRETO.— De conformidad

con lo prevenido en el art. 21 de la ley de Ferrocarriles secundarios,

Vengo en disponer que la Comisión encargada de formar el plan de dichas vías que hayan de ser subvencionadas por el Estado con garantía de interés, quede constituida en la siguiente forma:

Presidente: El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.

Vicepresidentes: 1.º D. Luis Espada y Guntín, Director general de Obras públicas y Diputado á Cortes.

2.º D. Diego Arias de Miranda y Goitia, ex Director de Obras públicas.

Vocales: D. Antonio Arévalo y Herencia, Presidente del Consejo de Obras públicas;

D. Francisco Martín Sánchez, Director del Instituto Geográfico y Estadístico;

D. Carlos Espinosa de los Monteros y Sagaseta, General de Brigada;

D. Eusebio Jiménez Lluesmas, Comandante de Ingenieros, en representación del Ministerio de la Guerra;

D. Félix Boix y Merino, Director adjunto de la Compañía de los ferrocarriles del Norte, en representación de las Compañías de ferrocarriles de vía normal en explotación;

D. Valentín Gorbeña y Anayagaray, Ingeniero consultor de las Compañías de ferrocarriles de Santander á Bilbao y Vasco-Asturiana, en representación de las Compañías de ferrocarriles de vía estrecha, en explotación.

D. Pablo Ruiz de Velasco, Presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, en representación de las Cámaras de Comercio, y

D. Luis Acosta y García, Ingeniero Jefe de primera clase de Caminos, Canales y Puertos.

Dado en San Sebastián á treinta de Julio de mil novecientos cuatro.—ALFONSO.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Manuel Allendesalazar.*—(*Gaceta* de 2 de Agosto.)

Real orden de 8 de Agosto de 1904, dictando instrucciones para la formación del plan de ferrocarriles secundarios.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas. — REAL ORDEN CIRCULAR. — A fin de que dentro del plazo que la ley señala pueda la Administración central facilitar á la Comisión encargada de formar el plan de los ferrocarriles secundarios que hayan de ser sub-

vencionados por el Estado con garantía de interés, los datos necesarios para el cumplimiento de su cometido,

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

1.º En el término de treinta días, á contar de la fecha de la publicación de la presente Real orden en la *Gaceta de Madrid*, el Ingeniero Jefe del servicio de Obras públicas en esa provincia, teniendo presentes los trabajos realizados con anterioridad respecto al asunto y existentes en su oficina, formará y remitirá á V. S. una propuesta de los ferrocarriles de la clase indicada que, á su juicio, deban construirse en el territorio de su jurisdicción, y formar, por tanto, parte del plan general de dichas vías.

2.º Ese Gobierno publicará inmediatamente la mencionada propuesta en el *Boletín oficial* de la provincia, abriendo sobre ella información pública por espacio de otros treinta días, siendo obligatorio emitir dictamen acerca de la misma para los Ingenieros Jefes de los servicios minero, forestal y agronómico de la región, así como para las Cámaras de Comercio, Agrícolas y demás Corporaciones análogas con carácter oficial. Y reunidos que fueren todos los datos indicados, los remitirá V. S. con su propio informe á este Ministerio en el término de diez días.

3.º Para la formación de las propuestas se tendrán en cuenta 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 construída ni concedida, 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 construídos 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 construída, ó si el ferrocarril que se propone puede sustituir con ventaja á alguna carretera no construída, pero sí incluída en el plan de las del Estado.

c) La densidad de población y la riqueza de todas clases existente 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 incluídas en la propuesta no tuviesen su término natural dentro de la provincia y debieren extenderse por las limitrofes, 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.—*Alledesalazar*.—Sr. Gobernador civil de la provincia de... (*Gaceta* del 9.)

Real decreto de 10 de Marzo de 1904 aprobando los trabajos de la Comisión de ferrocarriles secundarios.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—REAL DECRETO.—Conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros, vengo en disponer lo siguiente:

Primero. Quedan aprobados los trabajos de la Comisión técnica nombrada por Real decreto de 30 de Julio de 1904, practicados en uso de la autorización á que se refieren los artículos 21 y 33 de la ley de Ferrocarriles secundarios de igual fecha.

Segundo. El Gobierno, cumpliendo lo prevenido en el pá-

rra o 7.º del citado art 21 de la ley, dará cuenta á las Cortes del uso hecho de la referida autorización.

Dado en Palacio á diez de Marzo de mil novecientos cinco. ALFONSO.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Javier González de Castejón y Elio*. (*Gaceta del 12.*)

Real decreto de 31 de Marzo de 1905 aprobando el plan de ferrocarriles secundarios.

Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas.—REAL DECRETO.—A propuesta del Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Queda aprobado, como consecuencia de lo dispuesto por Real decreto de 10 del corriente, el adjunto Plan de ferrocarriles secundarios, formado por la Comisión técnica nombrada por Real decreto de 30 de Julio de 1904, y que comprende:

1.º La relación de las líneas que han de ser subvencionadas por el Estado con garantía de interés.

2.º La división de dichas líneas en grupos, á los efectos del art. 27 de la ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904; y

3.º La propuesta de las que deben ser consideradas estratégicas, para los fines que expresa el art. 33 de la misma ley citada.

Dado en Palacio á treinta y uno de Marzo de mil novecientos cinco.—ALFONSO.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, *Javier González de Castejón y Elio*.

Plan de ferrocarriles secundarios formado por la Comisión nombrada por Real decreto de 30 de Julio próximo pasado, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 21 y 33 de la ley de igual fecha.

DENOMINACIÓN	LONGITUD aproximada en kilómetros.
Líneas situadas en la Península.	
Coruña, por Carballo, á Coreubión.....	105
Santiago, por Carballino, á Orense	108
Orense, por Ginzo de Limia y Verín, á Portugal, por Chaves	82
Pontevedra, por Estrada, y Lalín á Sarria ..	135
Ribadesella á Gijón.....	70
Cornellana á Cangas de Tineo.....	48
Beranga á Santoña	17
Treto á Laredo.....	6
Munguía á Bermeo y Pedernales.....	24
Guernica á Ondárroa, por Lequeitio.....	28
Vitoria á Izarra.....	25
Zumárraga á Zumaya	35
Pamplona á Logroño, por Estella.....	116
Sádaba á Gallur.....	54
Cariñena á Riela.....	25
Lézera á la Puebla de Híjar	24
Teruel á Cuenca.	130
Alcañiz, La Pobleta, Morella y Chert á Vinaroz.....	125
Barbastro á Boltaña, por Estada.....	58
Estada y Tamarite á Balaguer.....	82
Balaguer á Pons.....	40
Termens á Lérida	17
Pons á Puigcerdá.	104
Pons á Guisona y Cervera.....	30
Cervera á Tarragona, por Bellmunt y Santa Coloma.....	76
Ramal de Bellmunt á Igualada.....	22
Basella á Solsona, Cardona y Manresa.....	78
Olot á Rosas.....	58
<i>Suma y sigue.....</i>	1.722

DENOMINACIÓN	LONGITUD aproximada en kilómetros.
<i>Suma anterior</i>	1.722
Tarrasa á Papiol	16
Villanueva y Geltrú, por Villafranca, á Igua- lada	60
Soneja, por Ain á Nules.....	38
Requena, por Casas-Ibáñez y Albacete, á Al- caraz.....	163
Liria á Chelva	48
Castalla á Pinoso.....	40
Villajoyosa á Denia.....	60
Fortuna á Caravaca, por Archena y Mula...	75
Totana á Mazarrón.....	32
Calasparra á Caravaca.....	28
Almería, por Dalías á Berja.....	45
Canjáyar á Almería	34
Tabernas á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería	20
Vélez-Rubio á Almendricos.....	30
Granada á Motril, por Orgiva.....	80
Orgiva á Lobras.....	24
Torre del Mar á Maro.....	24
Torre del Mar, por Vélez-Málaga, á Periana.	30
Jerez á Setenil, por Villamartín.....	125
Morón, por Pruna, al ferrocarril de Jerez á Se- tenil.....	44
Almadén de la Plata, por Cazalla, á Constan- tina.....	43
Huelva á Ayamonte, por Gibraleón.....	58
Estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla á Cala), por Aracena, á la línea de Zafra á Huelva.....	45
Badajoz á Fregenal, por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros.....	108
Cáceres á Trujillo.....	46
Ciudad Rodrigo, por Hoyos, Coria y Torrejon- cillo, á la estación de Río Tajo en el ferroca- rril de Malpartida de Plasencia á Cáceres..	132
Salamanca á Ledesma.....	36
<i>Suma y sigue</i>	3.206

DENOMINACIÓN	LONGITUD aproximada en kilómetros.
<i>Suma anterior</i>	3.206
Vitigudino á Bógajo.....	15
Avila, por Piedrahita y Barco de Avila á Bé- jar.....	108
Benavente á Villanueva de Campos.....	22
Benavente á la Puebla de Sanabria.....	90
Palanquinos, por Valencia de Don Juan, Val- deras y Villanueva de Campos, á Medina de Río seco.....	90
Ponferrada á Palacios de Sil.....	48
Villalón á Palencia, por Villarramiel.....	45
Palencia á Carrión de los Condes.....	35
Río seco á Villada, por Villalón.....	36
Peñafiel, por Cuéllar, á Yanguas.....	64
Burgos, por Trespaderne, Villarcayo y Caba- ñas de Virtus, á Ontaneda.....	150
Trespaderne á Miranda.....	54
Haro á Ezcaray, á Santo Domingo de la Cal- zada.....	32
Calahorra á Arnedillo.....	25
San Esteban de Gormaz á Sepúlveda.....	72
Segovia á Avila.....	68
Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	48
Sigüenza á Maranchón.....	40
Guadalajara á Brihuega y Cifuentes.....	54
Toledo á Bargas.....	14
Toledo á Mora, Consuegra y Madridejos.....	62
Alcázar á Malagón.....	70
Valdepeñas, por Infantes y Villanueva de la Fuente, á Alcaraz.....	85
Linares á la Carolina.....	30
Alcaudete á Alcalá la Real.....	30
Pedro Abad, por Bujalance y Porcuna, á Mar- tos.....	65
Priego, por la estación de Luque Baena y Cas- tro del Río, á Fernán Núñez.....	68
Hinojosa á la estación de Belalcázar.....	35
<i>Suma y sigue</i>	4.761

DENOMINACIÓN	LONGITUD aproximada en kilómetros.
<i>Suma anterior</i>	4.761
Líneas situadas en las islas Baleares.	
Palma al puerto de Sóller.....	36
Establiments á la línea anterior.....	5
Puebla á Alcudia.....	20
Manacor á Artá.....	23
Mahón á Ciudadela.....	46
Líneas situadas en las islas Canarias.	
Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	49
Puerto de refugio de la Luz á Agaete.....	53
TOTAL.....	4.993

División de las líneas del plan en grupos, á los efectos
del art. 27 de la ley.

NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES	
	De la línea	Del grupo.
Coruña, por Carballo, á Corcubión	105	} 243
Sarria á empalmar con la línea de Santiago á Orense.....	90	
Ponferrada á Palacios de Sil	48	
Santiago, por Carballino, á Orense.....	108	} 235
Orense, por Ginzo de Limia y Verín, á Portu- gal, por Chaves	82	
Pontevedra á la línea de Santiago á Orense..	45	
<i>Suma y sigue</i>		478

NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES	
	De la línea	Del grupo.
<i>Suma anterior</i>		478
Benavente á la Puebla de Sanabria.....	90	318
Benavente á Villanueva de Campos.....	22	
Palanquinos, por Valencia de Don Juan, Val- deras y Villanueva de Campos, á Medina de Rioseco.....	90	70
Villalón á Palencia, por Villarramiel.....	45	
Palencia á Carrión de los Condes.....	35	48
Rioseco á Villada, por Villalón.....	36	
Ribadesella á Gijón.....	70	23
Cornellana á Cangas de Tineo.....	48	
Beranga á Santoña.....	17	204
Treto á Laredo.....	6	
Burgos, por Trespaderne, Villarcayo y Ca- bañas de Virtus, á Ontaneda.....	150	24
Trespaderne á Miranda.....	54	
Munguía á Bermeo y Pedernales.....	24	24
Guernica á Ondárroa, por Lequeitio.....	28	28
Zumárraga á Zumaya.....	35	35
Vitoria á Izarra.....	25	25
Pamplona á Logroño, por Estella.....	116	227
Calahorra á Arnedillo.....	25	
Haró á Ezcaray, por Santo Domingo de la Calzada.....	32	214
Sádaba á Gallur.....	54	
Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	48	25
San Esteban de Gormaz á Sepúlveda.....	72	
Sigüenza á Maranchón.....	40	60
Guadalajara á Brihuega y Cifuentes.....	54	
Cariñena á Riela.....	25	17
Denia á Villajoyosa.....	60	204
Termens á Lérida.....	17	
Barbastro á Boltaña, por Estada.....	58	40
Estada y Tamarite á Balaguer.....	82	
Balaguer á Pons.....	40	24
Pons á Basella.....	24	
<i>Suma y sigue</i>		2.000

NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES	
	De la línea	Del grupo.
<i>Suma anterior</i>		2.000
Pons á Guisona y Cervera.....	30	204
Cervera á Tarragona, por Bellmunt y Santa Coloma.....	76	
Bellmunt á Igualada.....	22	
Villanueva y Geltrú, por Villafranca, á Igualada.....	60	216
Tarrasa á Papiol.....	16	
Basella á Puigcerdá.....	80	
Basella á Solsona, Cardona y Manresa.....	78	235
Olot á Rosas.....	58	
Alcañiz, La Pobleta, Morella y Chert á Vinaroz.....	125	
Soneja, por Ain, á Nules.....	38	205
Liria á Chelva.....	48	
Lézera á la Puebla de Híjar.....	24	
Calasparra á Caravaca.....	28	203
Castalla á Pinoso.....	40	
Fortuna á Caravaca, por Archena y Mula... ..	75	
Totana á Mazarrón.....	32	248
Vélez Rubio á Almendricos.....	30	
Granada á Motril.....	80	
Orgiva á Lobras.....	24	275
Almería, por Dalías, á Berja.....	45	
Canjáyar á Almería.....	34	
Tabernas á empalmar con el ferrocarril.....	20	95
Requena, por Casas-Ibáñez y Albacete, á Alcaraz.....	163	
Valdepeñas, por Infantes y Villanueva de la Fuente, á Alcaraz.....	85	
Teruel á Cuenca.....	130	275
Alcázar á Malagón.....	70	
Toledo á Bargas.....	14	
Toledo á Mora, Consuegra y Madridejos.....	62	95
Alcaudete á Alcalá la Real.....	30	
Pedro Abad, por Bujalance y Porcuna, á Martos.....	65	
<i>Suma y sigue</i>		3.682

NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES	
	De la línea	Del grupo.
<i>Suma y sigue</i>		3.682
Priego, por la estación de Luque-Baena y Castro del Río, á Fernán Núñez.....	68	} 133
Linares á La Carolina.....	30	
Hinojosa á la estación de Belalcázar.....	35	
Jerez á Setenil, por Villamartín.....	125	} 212
Morón, por Pruna. al ferrocarril de Jerez á Setenil.....	44	
Almadén de la Plata, por Cazalla, á Constantina.....	43	
Torre del Mar á Maro.....	24	} 54
Torre del Mar, por Vélez Málaga, á Periana. Avila, por Piedrahita y Barco de Avila, á Béjar.....	30	
Segovia á Avila.....	108	} 240
Peñañel, por Cuéllar, á Yanguas.....	68	
Ciudad Rodrigo, por Hoyos, Coria y Torrejoncillo, á la estación de Río Tajo en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia á Cáceres.....	64	
Cáceres á Trujillo.....	132	} 229
Salamanca á Ledesma.....	46	
Vitigudino á Bógaño.....	36	
Badajoz á Fregenal, por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros.....	15	} 211
Estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla á Cala), por Aracena, á la línea de Zafra á Huelva.....	108	
Huelva á Ayamonte, por Gibraleón.....	45	
Palma al puerto de Sóller.....	58	} 41
Establiments á la línea anterior.....	36	
Puebla á Alcudia.....	5	20
Manacor á Arta.....	20	20
Mahón á Ciudadela.....	23	23
Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	46	46
Puerto de Refugio de la Luz á Agaete.....	49	49
	53	53
TOTAL		4.993

Líneas del plan que deben ser consideradas estratégicas
para los fines del art. 33 de la ley.

DENOMINACIÓN	LONGITUD aproximada en kilómetros.
Coruña, por Carballo, á Coreubión.....	105
Santiago, por Carballino, á Orense.....	108
Orense, por Ginzo de Limia y Verín, á Portu- gal, por Chaves.....	82
Pamplona á Logroño, por Estella.....	116
Barbastro á Boltaña, por Estada.....	58
Estada y Tamarite á Balaguer.....	82
Balaguer á Pons.....	40
Pons á Puigcerdá.....	104
Basella á Solsona, Cardona y Manresa.....	78
Olot á Rosas.....	58
Requena, por Casas-Ibáñez y Albacete, á Al- caraz.....	163
Villajoyosa á Denia.....	60
Canjáyar á Almería.....	34
Tabernas, á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería.....	20
Granada á Motril por Orgiva.....	80
Orgiva á Lobras.....	24
Torre del Mar á Maro.....	24
Huelva á Ayamonte, por Gibraleón.....	58
Badajoz á Fregenal, por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros.....	108
Ciudad Rodrigo, por Hoyos, Coria y Torre- juncillo, á la estación del Río Tajo en el fe- rrocal de Malpartida de Plasencia á Cáceres	132
Benavente á Villanueva de Campos.....	22
Benavente á la Puebla de Sanabria.....	90
Palanquinos, por Valencia de Don Juan, Val- deras y Villanueva de Campos, á Medina de Ríoseco.....	90
Burgos, por Trespaderne, Villarcayo y Caba- ñas de Virtus, á Ontaneda.....	150
Trespaderne á Miranda.....	54
Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	48

DENOMINACIÓN	LONGITUD aproximada en kilómetros.
Valdepeñas, por Infantes y Villanueva de la Fuente, á Alcaraz.....	85
Linares á La Carolina.....	30

Madrid 31 de Marzo de 1905.—Aprobado por S. M.—JAVIER GONZÁLEZ DE CASTEJÓN Y ELÍO. (*Gaceta* de 4 de Abril.)

Reglamento provisional para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios aprobado por Real decreto de 2 de Noviembre de 1905.

Ministerio de Fomento.—REAL DECRETO.—A propuesta del Ministro de Fomento, Vengo en aprobar el Reglamento provisional para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Palacio á dos de Noviembre de mil novecientos cinco.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Alvaro Figueroa*.

REGLAMENTO

para la ejecución de la ley de Ferrocarriles secundarios
de 30 de Julio de 1904.

CAPITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.º Para los efectos de este reglamento se considerarán como ferrocarriles secundarios únicamente los definidos con tal carácter en el art. 1.º de la ley de 30 de Julio de 1904.

Art. 2.º En el aprovechamiento de las obras construídas por el Estado, las provincias y los Municipios á que el artículo 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 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 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 proyec-

to 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 construído, 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. 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 Ministerio 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 período 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 período de explotación, si se trata de un ferrocarril otorgado con arreglo á las disposiciones del capítulo 2.º de la ley, y 30 y 60 pesetas respectivamente cuando el ferrocarril sea de los comprendidos en el capítulo 3.º

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 seguri-

dad de la circulación en los ferrocarriles de la red principal ó de 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 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. 8.º La facultad de rebajar la tarifa máxima ó 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 la de dar conocimiento al Gobierno y al público con ocho días de anticipación á la fecha de 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 período 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, dando 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

aquella, 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 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 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 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.

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 exista la discordancia 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 Mi-

nistro, 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 SIN SUBVENCIÓN DIRECTA DEL ESTADO

Art. 17. Para solicitar la concesión de un ferrocarril de esta categoría se dirigirá al Ministro del ramo una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará de los cuatro documentos que especifica el art. 17 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.

Cuando 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 y 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.

Art. 18. Si no se solicitase la ocupación de terrenos ú obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, el Ministro del ramo 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 que se haga cargo y conteste, dentro del término de quince días, á las reclamaciones aducidas; 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 del ramo, 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 procediere.

Art. 19. En el caso de que se pretenda la ocupación de terrenos ú obras del Estado, de la provincia ó del Municipio, tan pronto como se reciba en el Ministerio del ramo 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 formularan 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. 20. 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 ú obras del Estado ó la expropiación forzosa del dominio privado, habrá de darse cuenta de ella á las Cortes, en virtud de lo que dispone el art. 15 de la ley, y no será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

CAPITULO III

DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 21. Se consideran ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en los planes *principal* y *supletorio*, respectivamente aprobados por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y 2 de Noviembre del corriente año.

Las bases con arreglo á las cuales las líneas del plan supletorio podrán sustituir á las del principal serán las especificadas en el Real decreto últimamente citado, disposición

que se considerará forma parte integrante del presente reglamento.

Art. 22. 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.

El término constante y el coeficiente del variable serán los mismos para todas las líneas de cada grupo, pero podrán variar de un grupo á otro.

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 del grupo de líneas correspondiente.

Podrán modificarse en la licitación, según dispone el artículo 27 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. 23. Cuando el producto líquido, así determinado, no llegue a 4 por 100 del capital de construcción estipulado en la concesión, el Gobierno abonará al concesionario lo necesario para completar aquella cifra, la cual, con arreglo á lo prevenido en el párrafo 2.º del art. 24 de la ley, debe considerarse como el máximo de lo que el Gobierno se compromete á abonar, aun en el caso de que el producto líquido resulte negativo por ser mayor el gasto de explotación que el producto bruto.

Si el producto líquido kilométrico llegase al expresado 4 por 100, 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 8 por 100 del capital garantizado. Rebasada esta cifra, el Estado recibirá del concesionario la mitad del exceso hasta quedar reintegrado de las cantidades que le hubiere entregado, cualquiera que fuere 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. 24. La liquidación de las cantidades que el Gobierno deba abonar á los concesionarios, ó que éstos hayan de ingresar en en el Tesoro por vía de reintegro como consecuencia de los resultados de la explotación en cada año, se prac-

ticará 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 del ramo, 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 período de garantía no fuese la de 31 de Diciembre, se practicará durante el mes siguiente al de terminación del expresado período.

Art. 25. El cargo de Delegado, á que se refiere el art. 25 de la ley, habrá de recaer precisamente en un funcionario público que tenga por lo menos la categoría de Jefe de Administración y veinte años de servicios efectivos en los Ministerios de Agricultura, de Hacienda ó de Gobernación.

Al efectuar su nombramiento se fijará la gratificación que haya de disfrutar por el desempeño de esta comisión extraordinaria, y que será abonada 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. 26. 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 del ramo 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, ó grupo de líneas, á otro ú otros particulares ó Compañías que lo solicitaren.

Art. 27. 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 del trazado y la de las obras de mayor importancia, el número, clase y situación de las estaciones y los estados de alineaciones y rasantes, con expresión de los radios de las curvas en las primeras.

2.ª En los planos figurarán el general y el perfil longitudinal de toda la línea, así como los planos y perfiles por trozos, y en los correspondientes á las obras de fábrica, incluidas las estaciones, y tipo de vía, habrán de constar todos los detalles y acotaciones necesarios para dar completa idea de los proyectos.

3.ª En el pliego de condiciones se hará la descripción de las obras y 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. 28. 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 Una relación detallada del material que para la ejecución y explotación del ferrocarril se conceptúe necesario.

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

3.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.

Art. 29. 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 un grupo de líneas, se anunciará la presentación en la *Gaceta*

de Madrid y en los *Boletines oficiales* de las provincias interesadas, concediendo un plazo improrrogable de treinta días para la admisión de otros proyectos en competencia.

Art. 30. Transcurrido el plazo de treinta días expresado en el artículo precedente, el proyecto ó proyectos que se hubiesen presentado serán remitidos al Ingeniero Jefe de la División correspondiente para que proceda á su confrontación en el terreno, con el fin de cerciorarse de la exactitud de los datos que contengan. 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. 31. 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 del ramo, quien, después de oír al Consejo de Obras públicas, 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 acudirá al autor del segundo proyecto, en orden de preferencia, y así sucesivamente.

En igualdad de circunstancias será siempre preferido el proyecto que se hubiese presentado con anterioridad.

Art. 32. 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. 27 de la ley de Ferrocarriles secundarios 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. 33. Aprobado el proyecto de un grupo de líneas, podrá procederse á la subasta de su concesión, que se anunciará con tres meses de anticipación.

En el anuncio de la subasta deberá hacerse constar: 1.º, el capital de construcción, cuyo interés anual al 4 por 100 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 progreso de éstas; 5.º, las tarifas especiales con arreglo á las cuales habrá de prestar el concesionario los servicios del Estado, como conducción del correo, de presos, penados y demás transportes; y 6.º, la suma (1 por 100 del presupuesto) que deba ser previamente depositada para tomar parte en la subasta.

Art. 34. La concesión se otorgará al mejor postor, y la licitación versará sobre disminución del capital, cuyo interés garantiza el Estado, disminución asimismo del plazo de la concesión y modificación de la fórmula por la que hayan de calcularse los gastos de explotación, en forma que resulten éstos aminorados.

Art. 35. A toda modificación en las tarifas que trate de llevarse á efecto como consecuencia de las revisiones á que se refiere el art. 28 de la ley, habrá de preceder una información en que se oiga precisamente á la Empresa concesionaria, á las Cámaras de Comercio y Diputaciones de las provincias que atraviese el ferrocarril, al Ingeniero Jefe de la División, á los Gobernadores y á los Consejos de Obras públicas y de Agricultura.

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 del ramo 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.

Madrid 2 de Noviembre de 1905. = Aprobado por S. M. =
Alvaro Figueroa.

Plan supletorio de ferrocarriles secundarios aprobado por Real decreto de 2 de Noviembre de 1905.

Ministerio de Fomento. — EXPOSICION. — SEÑOR: La ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904 encomendó la formación del plan de las vías de aquella clase que hubieren de obtener garantía de interés por el Estado á una Comisión técnica, cuya composición determinaba la ley misma, y cuyo cometido, que habia de ser evacuado en el plazo máximo de seis meses, comprendía la designación de las líneas subvencionables, su ordenación en grupos para el otorgamiento de las concesiones, y la propuesta de las que deberían considerarse como estratégicas para determinados efectos.

Constituida por Real decreto de 30 de Julio de 1904, la Comisión procedió sin demora al desempeño de su encargo, terminándolo en el plazo señalado. Pero llevada de un plausible celo, no se limitó al cumplimiento estricto de la misión que la ley le confiara, sino que amplió su labor con la formación de un segundo plan, comprensivo de las principales líneas que, siendo dignas, á su juicio, de la protección del Estado, no habían podido, sin embargo, tener cabida en el que presentaba en primer término, por la limitada extensión fijada al mismo en la ley; manifestando en la Memoria que acompañó á su trabajo que este segundo plan podría considerarse, bien como *adicional* ó bien como *supletorio* del primordial ó principal, según los Poderes públicos estimasen más conveniente, y haciendo constar á la vez que no consideraba que las líneas comprendidas en ambos planes fuesen las únicas acreedoras al auxilio de la subvención; pues, en su entender, existían otras muchas en el mismo caso, si bien había prescindido de ellas por temor de comprometer el éxito de la propuesta con su demasiada extensión, y á la vez por considerar que con la red que proponía habia suficiente para ocupar durante bastante tiempo la actividad de las Empresas.

Los trabajos de la Comisión relativos á los puntos taxativamente encomendados á su estudio por precepto legal fueron aprobados por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo último, dándose cuenta de ellos á las Cortes, con arreglo á lo dispuesto en el art. 21 de la ley.

Cuanto al plan presentado en segundo lugar, aunque se estimaron atendibles y fundadas las razones que movían á la Comisión á proponerlo como una adición al principal, especialmente la de poder hacer extensivo el beneficio de la subvención á numerosas líneas dignas de ella por su importancia, hubo de reconocerse, sin embargo, que el precepto

· fijando en 5.000 kilómetros el desarrollo total de la red subvencionada era tan absoluto y terminante, que impedía toda ampliación que rebasara aquel límite, á menos de modificar la ley, cosa que, por el momento, no se consideró conveniente.

No existían las mismas dificultades para aceptar el plan con el carácter de *supletorio*, otorgando meramente á las líneas que comprenda, opción á sustituir á las del plan principal, cuando éstas últimas pierdan en los casos previstos en la ley el derecho á la subvención del Estado, ó no haya lugar á la adjudicación de sus concesiones por resultar desiertas las subastas correspondientes, toda vez que el espíritu de la ley es que se construyan 5.000 kilómetros de ferrocarriles secundarios con subvención del Estado.

Y además, á no dudarlo, debe estimarse prudente y previosora medida la de tener previamente elegidas las líneas más convenientes para sustituir á las segregadas, en vez de hacer un estudio especial para cada caso particular que se presente.

Pero aceptado el pensamiento en principio, era necesario desarrollarlo, incluyendo en primer lugar, en este plan *supletorio*, todas las líneas por su importancia acreedoras al auxilio del Estado, y fijando además las bases ó principios, con arreglo á las cuales deberán sustituir estas líneas á las del plan principal.

El estudio de ambas cuestiones se confirió por Real orden de 16 de Marzo último á la misma Comisión autora de los planes de ferrocarriles secundarios, varias veces citada, la cual ha desempeñado su encargo y formulado soluciones.

Y considerando acertada su propuesta, el Ministro que suscribe, como consecuencia de todo lo expuesto, tiene la honrra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 2 de Noviembre de 1905.—SEÑOR: Á L. R. P. de V. M., *Alvaro Figüeroa*.

REAL DECRETO.—A propuesta del Ministro de Fomento, y de acuerdo con Mi Consejo de Ministros,
Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Queda aprobado el adjunto plan de ferrocarriles secundarios, formado por la Comisión técnica nombrada por Real decreto de 30 de Julio de 1904, con el carácter de *supletorio* del plan principal de dichas vías redactado por la misma Comisión, y que fué aprobado por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo próximo pasado.

Art. 2.º Las líneas del plan *supletorio* sustituirán á las del principal, con arreglo á las siguientes bases:

a) Para los efectos de esta sustitución se considerará dividido el territorio nacional en siete circunscripciones, cada una de las cuales comprenderá las provincias, los grupos de líneas del plan principal y las líneas del plan *supletorio* que expresa el adjunto documento núm. 3.

b) - Cuando por solicitarlo, bien una Diputación ó un Ayuntamiento (art. 27 de la ley), ó bien un particular (artículo 32), hubieren de segregarse del plan principal una ó más líneas restantes, aunque la suma de sus longitudes no llegue á 200 kilómetros, completándose el plan principal con líneas procedentes del *supletorio* — cada una de las cuales se considerará como un grupo independiente, — situadas en la misma circunscripción que las segregadas, y cuya longitud en conjunto no habrá de exceder de la total de estas últimas.

La designación de las líneas suplentes se hará mediante concurso, anunciando en la *Gaceta de Madrid* las vacantes habidas en el plan principal, á fin de que en el plazo de dos meses puedan las Corporaciones y los particulares proponer al Ministerio del ramo las líneas del plan *supletorio* que, á su juicio, deben ser elegidas para cubrir aquéllas.

Las proposiciones deberán ir acompañadas de documento que acredite haberse hecho en la Caja de Depósito uno de 50 pesetas por kilómetro de línea, con arreglo á la longitud con que la que se proponga figure en el plan, en garantía de que el peticionario hará el estudio y presentará á la Administración el proyecto del ferrocarril dentro de un plazo que se indicará en la proposición y que no deberá exceder de un año por cada 100 kilómetros de longitud que midan la línea ó líneas de que se trate.

Este depósito quedará á favor del Estado si el peticionario no cumpliese su compromiso.

En el caso de presentarse dos ó más proposiciones para la sustitución de una línea, será preferida la que reúna condiciones más beneficiosas para el interés público, á juicio del Gobierno, previo informe del Consejo de Estado.

Expirado el plazo hábil para la presentación de peticiones sin que se hubiese formulado ninguna, y cuando aquéllas quedasen sin efecto, la designación de las líneas suplentes se hará de oficio y por el orden de preferencia señalado en el documento núm. 3.

c) Transcurridos tres años desde la inclusión en el plan principal de un grupo de líneas sin que la iniciativa privada haya efectuado su estudio, ó si por dos veces quedase desierta la subasta para la adjudicación de su concesión, será eliminado del plan el indicado grupo.

La resolución declarándolo así se publicará en la *Gaceta de*

Madrid, fijando el plazo de dos meses para que las Corporaciones y los particulares puedan proponer al Ministerio del ramo el grupo de líneas á su juicio más convenientes para sustituir al suprimido.

El grupo sustituyente no habrá de medir en conjunto mayor extensión que el suprimido, y podrá estar formado, bien exclusivamente por líneas del plan supletorio correspondientes á la misma circunscripción que el grupo suprimido, ó bien por líneas de este último y del plan supletorio pertenecientes á la circunscripción indicada.

Las proposiciones deberán ir acompañadas de documento que acredite haberse hecho en la Caja de Depósito uno de 50 pesetas por kilómetro de línea, con arreglo á la longitud total del grupo, en garantía de que el peticionario hará el estudio y presentará á la Administración el proyecto completo de aquél dentro de un plazo que se indicará en la proposición y que no deberá exceder de un año por cada 100 kilómetros de longitud de la total que el grupo mida.

Este depósito quedará á favor del Estado si el peticionario no cumpliese su compromiso.

En el caso de presentarse dos ó más proposiciones para la sustitución de un grupo, será preferida la que reúna condiciones más beneficiosas para el interés público, á juicio del Gobierno, previo informe del Consejo de Estado.

Expirado el plazo hábil para la presentación de peticiones sin que se hubiese formulado ninguna, y en el caso de quedar aquéllas sin efecto, la designación del grupo que ha de sustituir al suprimido se hará de oficio, con líneas exclusivamente del plan supletorio, y eligiendo éstas, en cuanto su longitud lo consienta, por el orden de preferencia indicado en el documento núm. 3, adjunto.

Dado en Palacio á dos de Noviembre de mil novecientos cinco.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Alvaro Figueroa*.

MINISTERIO DE FOMENTO

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

Documento núm. 1.

Relación de las líneas que forman el plan.

DENOMINACIÓN	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS
De Santiago á Carballo.....	50
Mondoñedo al ferrocarril de Lugo á Ribadeo.....	20
Sarria á la estación de Becerreá.....	25
Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra á Sarria.....	20
Túy á La Guardia.....	25
Verín á Puebla de Sanabria por San Juan de Laza.....	88
Palacios de Sil á Cangas de Tineo.....	68
Ferrol, por Santa María de Ortigueira, al Barquero.....	70
Barquero, por Vivero, á Ribadeo.....	74
Ribadeo á Pravia.....	106
Pravia á Gijón.....	40
Belmonte al ferrocarril de Cornellana á Cangas de Tineo.....	15
Castañeda á Torrelavega.....	12
Ondárroa, por Marquina, á Ermúa.....	28
Oñate á San Prudencio.....	7
Andoaín á Lasarte.....	7
Pamplona á Santesteban.....	60
Pamplona á Plazaola.....	40
Sádaba á Sangüesa.....	46
Marcilla á la línea de Pamplona á Logroño.....	45
Cariñena á Daroca.....	44
Graus á la línea de Barbastro á Boltaña.....	22
Fraga á Caspe.....	45
Caspe á Alcañiz.....	25
Lérida á Fraga.....	30
Guardiola á Olot.....	85
Reus á Montroig.....	16
Sils á Santa Coloma de Farnés.....	15
Lérida á Granadella.....	35
Solsona á Gironella con ramal á Berga.....	35
Gandesa á la estación de Ascó.....	30
Blanes á Vilajuiga.....	100
Castellón á Chert.....	75
Castellón á Lucena.....	45
Chelva á Ademuz.....	65
Ademuz á Teruel.....	42
Alberique á Ayora por Enguera.....	55
la línea de Gandía á Denia, por Pego, á Muro.....	66
Cartagena á Aguilas.....	69
María, por Vélez Blanco, á Vélez Rubio.....	30
Tabernas, por Sorbas, Vera y Cuevas, á Huércal-Overa.....	75
Baza á la Puebla de Don Fadrique.....	70
Lobras á Canjáyar por Ugíjar.....	55
Ugíjar á Adra por Berja.....	30
Maro á Motril.....	38
Villamartín, por Grazalema, á la estación de Cortes.....	45
San Fernando al Campo de Gibraltar por Medina-Sidonia.....	102
Algeciras á Tarifa.....	20

— 46 —

— 47 —

DENOMINACIÓN	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS
De Almadén de la Plata, por Ronquillo, á la línea de Sevilla á Cala.....	30
Gibraleón á la frontera portuguesa por Puimogo.....	70
Del Repilado, ó del empalme de la línea de Zafra á Huelva con la de la Junta- Aracena, á la frontera portuguesa.....	45
De Moguer á la estación de San Juan del Puerto (ferrocarril de Sevilla á Huelva).	8
Zafra á Villanueva por Jerez de los Caballeros.....	85
Almendralejo á Santa Marta.....	30
Badajoz, por Alburquerque, á San Vicente de Alcántara.....	65
Campanario, por Puebla de Alcocer, á Herrera del Duque.....	75
Trujillo á Logrosán.....	50
Alcántara á la estación de Río Tajo (ferrocarril de Madrid á Portugal).....	40
Logrosán á la estación de Chillón (ferrocarril de Madrid á Badajoz) por Al- madén.....	125
Alcántara á San Vicente de Alcántara.....	64
Navalmoral á Jarandilla.....	25
Jarandilla á Plasencia.....	38
Béjar á Sequeros.....	35
Sequeros á Fuente de San Esteban.....	48
Zamora á Fermoselle.....	60
Villalpando á Villanueva de Campos.....	15
Riaño á Cistierna.....	40
la Magdalena á La Robla.....	25
Aranda á Palencia.....	81
Carrión de los Condes á Guardo, por Saldaña.....	54
Valladolid á Toro por Tordesillas.....	55
Tordesillas, por Nava del Rey y Fuentesauco, á la estación de Cubo del Vino (ferrocarril de Plasencia á Astorga).....	70
Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	95
Castil de Peones, por Belorado, á Sto. Dom.º Calzada, con ramal á Pradoluengo.	57
Logroño á Torreilla de Cameros.....	32
Torreilla de Cameros á Lumbreras.....	22
Arnedillo á Las Ruedas.....	15
Soria á Calatayud.....	90
Maranchón, por Molina, á Calamocha.....	100
Calamocha á Vivel.....	35
Vivel á Monroyo.....	83
Guadalajara á Huete.....	94
Orusco, por Mondéjar y siguiendo el valle del Tajo, á Cifuentes.....	88
Cifuentes á la línea de Sigüenza á Maranchón.....	38
Colmenar de Oreja, por Belmonte, á Villarejo de Salvanes.....	12
Almorox á Talavera.....	60
Toledo á Navahermosa.....	50
Navahermosa á Talavera.....	48
Cabañas de la Sagra al puente de Algodor.....	14
Alcázar á Madridejos.....	32
Alcázar á Tomelloso.....	30
Ciudad Real á Piedrabuena.....	25
Puertollano á La Carolina.....	70
Alcázar á Cuenca.....	135
Lucena á Iznajar por Rute.....	30
Fernán Núñez á Ecija.....	45
Hinojosa á la línea de Belmez á Pozoblanco por Villanueva.....	15
la estación de Baeza, por Ubeda y Villacarrillo, á Alcaraz.....	130
LÍNEA SITUADA EN LAS ISLAS BALEARES	
De Palma á Santañy.....	53
LÍNEAS SITUADAS EN LAS ISLAS CANARIAS	
De Güímar á la línea de Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	27
Del puerto de refugio de la Luz, por Palmas, á Telde.....	23

Documento núm. 2.

Relación de las líneas que deben considerarse como extratécnicas á los efectos del art. 33 de la ley.

LÍNEAS SITUADAS EN LA PENÍNSULA

DENOMINACIÓN	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS
De Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra á Sarria.....	20
Ferrol por Santa María de Ortigueira al Barquero.....	70
Del Barquero, por Vivero, á Ribadeo.....	74
De Ribadeo á Pravia.....	106
Pravia á Gijón.....	40
Verín á Puebla de Sanabria por San Juan de Laza.....	88
Santiago á Carballo.....	50
Túy á la Guardia.....	25
Palacios de Sil á Cangas de Tineo.....	68
Zamora á Fermoselle.....	60
Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	95
Soria á Calatayud.....	90
Pamplona á Plazaola.....	40
Andoain á Lasarte.....	7
Pamplona á Santisteban.....	60
Sádaba á Sangüesa.....	46
Marcilla á la línea de Pamplona á Logroño.....	45
Guardiola á Olot.....	85
Blanes á Vilajuiga.....	100
Solsona á Gironella, con ramal á Berga.....	35
Graus á la línea de Barbastro á Boltaña.....	22
Cartagena á Aguilas.....	69
Alcántara á la estación del Río Tajo (ferrocarril de Madrid á Cáceres).....	40
Badajoz, por Alburquerque, á San Vicente de Alcántara.....	65
Alcántara á San Vicente de Alcántara.....	64
Castellón á Chert.....	75
Jarandilla á Plasencia.....	38
Zafra á Villanueva por Jerez de los Caballeros.....	85
Castellón á Lucena.....	45
Almendralejo á Santa Marta.....	30
la línea de Gandía á Denia por Pego á Muro.....	66
San Fernando al Campo de Gibraltar por Medina-Sidonia.....	102
Algeciras á Tarifa.....	20
Maro á Motril.....	38
Lobras á Canjáyar por Ugíjar.....	55
Ugíjar á Adra por Berja.....	30
Puertollano á la Carolina.....	70
Tabernas, por Sorbas, Vera y Cuevas á Huércal-Overa.....	75
la estación de Baeza, por Ubeda y Villacarrillo, á Alcaraz.....	130
Gibraleón á la frontera portuguesa por Paimogo.....	70
Repilado, ó del empalme de la línea de Zafra á Huelva, con la de la Junta-Aracena á la frontera portuguesa.....	45
LÍNEA SITUADA EN LAS ISLAS BALEARES	
De Palma á Santañy.....	53
LÍNEAS SITUADAS EN LAS ISLAS CANARIAS	
De Güímar á la línea de Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	27
Del Puerto de refugio de la Luz por Palma á Telde.....	23
TOTAL.....	2.541

- 50 -

- 51 -

CIRCUNSCRIPCIONES

Relación de las provincias, grupos de líneas del plan principal y líneas del supletorio que comprende cada una.

OBSERVACIONES

- I. La numeración de los grupos del plan principal tiene por único objeto facilitar la designación, y no indica en modo alguno orden de preferencia para la construcción.
- II. Los grupos números 6, 7, 23, 24 y 26 comprenden líneas situadas en provincias correspondientes á diversas circunscripciones; por esta razón figuran á la vez en dos de estas últimas.
- III. Algunas líneas del plan supletorio se incluyen á la vez en dos circunscripciones, por que ocupan territorios de una y otra.

Primera circunscripción.

PROVINCIAS

Coruña, Pontevedra, Lugo, Orense, Oviedo, León, Zamora, Palencia, Valladolid y Salamanca.

GRUPOS DE LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
1	Coruña, por Carballo, á Coreubión.....	105	243
	Sarria á empalmar con la línea de Santiago á Orense.....	90	
	Ponferrada á Palacios de Sil.....	48	
2	Santiago, por Carballino, á Orense.....	108	235
	Orense, por Ginzode Limia y Verín, á Portugal por Chaves.....	82	
	Pontevedra á la línea de Santiago á Orense.....	45	
	Benavente á la Puebla de Sanabria.....	90	
3	Benavente á Villanueva de Campos.....	22	318
	Palanquinos, por Valencia de Don Juan, Valderas y Villanueva de Campos, á Medina de Ríoseco.....	90	
	Villalón á Palencia por Villarramiel.....	45	
	Palencia á Carrión de los Condes.....	35	
	Ríoaseco á Villada por Villalón.....	36	
4	Ribadesella á Gijón.....	70	70
5	Cornellada á Cangas de Tineo.....	48	48
6	Avila, por Piedrahita y Barco de Avila, á Béjar.....	108	240
	Segovia á Avila.....	68	
7	Peñafiel, por Cuéllar, á Yanguas.....	64	229
	Ciudad Rodrigo, por Hoyos, Coria y Torrejoncillo, á la estación de Río Tajo en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia á Cáceres...	132	
	Cáceres á Trujillo.....	46	
	Salamanca á Ledesma.....	36	
	Vitigudino á Bogajo.....	15	
TOTAL.....			1.383

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Número de orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS	
1	De Villagarcía al ferrocarril de Pontevedra á Sarria.....		20
2	Ferrol, por Santa María de Ortigueira, al Barquero.....		70
3	Del Barquero, por Vivero, á Ribadeo.....		74
4	De Ribadeo á Pravia.....		106
5	Pravia á Gijón.....		40
6	Verín á Puebla de Sanabria por San Juan de Laza.....		88
7	Santiago á Carballo.....		50
8	Valladolid á Toro por Tordesillas.....		55
9	Aranda á Palencia.....		81
10	Béjar á Sequeros.....		35
11	Riaño á Cistierna.....		40
12	Tuy á la Guardia.....		25
13	Palacios de Sil á Cangas de Tineo.....		68
14	Tordesillas, por Nava del Rey, Fuentesauco, á la estación de Cubo del Vino (ferrocarril de Plasencia á Astorga).....		70
15	Carrión de los Condes á Guardo por Saldaña.....		54
16	Sequeros á Fuente de San Esteban.....		48
17	Mondoñedo al ferrocarril de Lugo á Ribadeo.....		20
18	Villalpando á Villanueva de Campos.....		15
19	La Magdalena á la Robla.....		25
20	Sarria á la estación de Becerreá.....		25
21	Zamora á Fermoselle.....		60
22	Belmonte al ferrocarril de Cornellana á Cangas de Tineo.....		15
	TOTAL.....		1.084

Segunda circunscripción.

PROVINCIAS

Santander, Burgos, Vizcaya, Guipúzcoa, Alava, Navarra, Logroño, Soria, Guadalajara y Zaragoza.

GRUPOS DE LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Númeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
		8	Beranga á Santoña.....
	Treto á Laredo.....	6	
9	Burgos, por Trespaderne, Villarcayo y Cabañas de Virtus, á Ontaneda.....	150	204
	Trespaderne á Miranda.....	54	
10	Munguía á Bermeo y Pedernales.....	24	24
11	Guernica á Ondárroa por Lequeitio.....	28	28
12	Zumárraga á Zumaya.....	35	35
13	Vitoria á Izarra.....	25	25
	Pamplona á Logroño por Estella.....	116	227
14	Calahorra á Ornedillo.....	25	
	Haro á Ezcaray por Santo Domingo de la Calzada.....	32	
	Sádaba á Gallur.....	54	
	Suma y sigue.....		566

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
	<i>Suma anterior</i>		566
15	Soria á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	48	214
	San Esteban de Gormaz á Sepúlveda.....	72	
	Sigüenza á Maranchón.....	40	
16	Guadalajara á Brihuega y Cifuentes.....	54	25
	Cariñena á Riela.....	25	
	TOTAL.....		805

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Número de orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS
1	De Maranchón, por Molina, á Calamocha.....	100
2	Calamocha á Vivel.....	35
3	Vivel á Monroyo.....	83
4	Burgos á San Leonardo ó á Quintanar de la Sierra.....	95
5	Soria á Calatayud.....	90
6	Pamplona á Plazaola.....	40
7	Andoain á Lasarte.....	7
8	Logroño á Torrecilla de Cameros.....	32
9	Castañeda á Torrelavega.....	12
10	Ondárroa, por Marquina, á Ermúa.....	28
11	Orusco, por Mondéjar y siguiendo el valle del Tajo, á Cifuentes.	88
12	Castil de Peones, por Belorado, á Santo Domingo de la Calzada con ramal á Pradoluengo.....	57
13	Cariñena á Daroca.....	44
14	Pamplona á Santesteban.....	60
15	Torrecilla de Cameros á Lumbreras.....	22
16	Oñate á San Prudencio.....	7
17	Guadalajara á Huete.....	94
18	Aranda á Palencia.....	81
19	Sádaba á Sangüesa.....	46
20	Arnedillo á las Ruedas.....	15
21	Marcilla á la línea de Pamplona á Logroño.....	45
22	Cifuentes á la línea de Sigüenza á Maranchón.....	38
	TOTAL.....	1.119

Tercera circunscripción.

PROVINCIAS

Huesca, Barcelona, Gerona, Tarragona y Lérida.

GRUPOS DE LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
17	Termens á Lérida	17	17
	Barbastro á Boltaña por Estada	58	
18	Estada y Tamarite á Balaguer	82	204
	Balaguer á Pons	40	
	Pons á Basella	24	
	Pons á Guisona y Cervera	30	
19	Cervera á Tarragona por Bellmunt y Santa Coloma	76	204
	Bellmunt á Igualada	22	
	Villanueva y Geltrú, por Villafranca, á Igualada	60	
	Tarrasa á Papiol	16	
20	Basella á Puigcerdá	80	216
	Basella á Solsona, Cardona y Manresa	78	
	Olot á Rosas	58	
TOTAL			641

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Numeración por orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS
1	De Guardiola á Olot	85
2	Blanes á Vilajuiga	100
3	Lérida á Fraga	30
4	Solsona á Gironella, con ramal á Berga	35
5	Lérida á Granadella	35
6	Gandesa á la estación de Ascó	30
7	Sils á Santa Coloma de Farnés	15
8	Reus á Montroig	16
9	Grau á la línea de Barbastro á Boltaña	22
10	Fraga á Caspe	45
TOTAL		413

Cuarta circunscripción.

PROVINCIAS

Avila, Alicante, Cáceres, Badajoz, Valencia, Castellón, Teruel, Cuenca, Toledo, Madrid y Segovia.

GRUPOS DE LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
		21	Denia á Villajoyosa.....
	Alcañiz, La Pobleta, Morella y Chert á Vinaroz.....	125	
22	Soneja, por Ain, á Nules.....	38	295
	Liria á Chelva.....	48	
	Lécer á la Puebla de Híjar.....	24	
	Calasparra á Caravaca.....	28	
	Castalla á Pinoso.....	40	
23	Fortuna á Caravaca por Archena y Mula.....	75	205
	Vélez Rubio á Almendricos.....	30	
	Fortuna á Mazarrón.....	32	
24	Requena, por Casas Ibáñez y Albacete, á Alcaraz.....	163	248
	Valdepeñas, por Infantes y Villanueva de la Fuente, á Alcaraz.....	85	
	Teruel á Cuenca.....	130	276
25	Alcázar á Malagón.....	70	
	Toledo á Bargas.....	14	240
	Toledo á Mora, Consuegra y Madridejos.....	62	
6	Avila, por Piedrahita y Barco de Avila, á Béjar.....	108	
	Segovia á Avila.....	68	
	Peñafiel, por Cuéllar, á Yanguas.....	64	
	Ciudad Rodrigo, por Hoyos, Coria y Torrejuncillo, á la estación de Río Tajo, en el ferrocarril de Malpartida de Plasencia á Cáceres.....	132	229
7	Cáceres á Trujillo.....	46	
	Salamanca á Ledesma.....	36	
	Vitigudino á Bogajo.....	15	
	Badajoz á Fregenal por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caballeros.....	108	
26	Estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla á Cala), por Aracena, á la línea de Zafra á Huelva.....	45	211
	Huelva á Ayamonte por Gibraleón.....	58	
	TOTAL.....		1.704

| 60 |

| 61 |

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Numeración por orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES APROXIMADAS EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
1	De Alcázar de San Juan á Cuenca.....	135	
2	Cartagena á Aguilas.....	69	
3	Caspe á Alcañiz.....	25	
4	Cabañas de la Sagra al puente de Algodor.....	14	
5	Alcántara á la estación de Río Tajo (ferrocarril de Madrid á Cáceres).....	40	
6	Badajoz, por Alburquerque, á San Vicente de Alcántara.....	65	
7	Alcántara á San Vicente de Alcántara.....	64	
8	Castellón á Chert.....	75	
9	Almorox á Talavera.....	60	
10	De Jarandilla á Plasencia.....	38	
11	Colmenar de Oreja, por Belmonte, á Villarejo de Salvanés.....	12	
12	Campanario, por Puebla de Alcocer, á Herrera del Duque..	75	
13	Navalmoral á Jarandilla.....	25	
14	Chelva á Ademuz.....	65	
15	Ademuz á Teruel.....	42	
16	Toledo á Navahermosa.....	50	
17	Trujillo á Logrosán.....	50	
18	Zafra á Villanueva por Jerez de los Caballeros.....	85	
19	Logrosán á la estación de Chillón por Almadén.....	125	
20	Castellón á Lucena.....	45	
21	Navahermosa á Talavera.....	48	
22	Almendralejo á Santa Marta.....	30	
23	Alberique á Ayora por Enguera.....	55	
24	la línea de Gandía á Denia, por Pego, á Muro.....	66	
TOTAL.....		1.358	

Quinta circunscripción.

PROVINCIAS

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

GRUPOS DE LÍNEAS DEL PLAN PRINCIPAL

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
23	Calasparra á Caravaca.....	28	205
	Castalla á Pinoso.....	40	
	Fortuna á Caravaca, por Archena y Mula.....	75	
	Vélez Rubio á Almedricos.....	30	
	Fortuna á Mazarrón.....	32	
Suma y sigue.....		205	

Numeración.	NOMBRES DE LAS LÍNEAS	LONGITUDES EN KILÓMETROS	
		De la línea.	Del grupo.
	<i>Suma anterior</i>		205
	Granada á Motril.....	80	203
27	Orgiva á Lobras.....	24	
	Almería, por Dalías, á Berja.....	45	248
	Canjáyar á Almería.....	34	
	Tabernas á empalmar con el ferrocarril de Canjáyar á Almería.	20	228
24	Requena, por Casas Ibáñez y Albacete, á Alcaraz.....	163	
	Valdepeñas, por Infantes y Villanueva de la Fuente, á Alcaraz.....	85	212
	Alcaudete á Alcalá la Real.....	30	
28	Pedro Abad, por Bujalance y Porcuna, á Martos.....	65	54
	Priego, por la estación de Luque Baena y Castro del Río, á Fernán Núñez.....	68	
	Linares á La Carolina.....	30	211
	Hinojosa á la estación de Belalcázar.....	35	
29	Jerez á Setenil.....	125	1.361
	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	
	Torre del Mar, por Vélez Málaga, á Periana.....	30	
	Badajoz á Fregenal, por Olivenza, Alconchel y Jerez de los Caba- llos.....	108	
26	Estación de la Junta (ferrocarril de Sevilla á Cala), por Aracena, á la línea de Zafra á Huelva.....	45	
	Huelva á Ayamonte, por Gibraleón.....	58	
	TOTAL.....		

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 Se- villa 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.....	70
13	Almadén de la Plata, por Ronquillo, á la línea de Sevilla á Cala	30
14	Villamartín, por Grazalema, á la estación de Cortes.....	45
15	Alcázar á Madridejos.....	32
16	María, por Vélez Blanco, á Vélez Rubio.....	30
17	Alcázar á Tomelloso.....	30
18	Gibraleón á la frontera portuguesa, por Puimogo.....	70
19	Ciudad Real á Piedrabuena.....	25
	<i>Suma y sigue</i>	1.040

Numeración por orden de preferencia.	DENOMINACIÓN DE LAS LÍNEAS	LONGITUD APROXIMADA EN KILÓMETROS	
	<i>Suma anterior</i>	1.040	
20	De Hinojosa á la línea de Belmez á Pozoblanco, por Villanueva	15	
21	Alcázar de San Juan a 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	

— 66 —

Sexta circunscripción.

PROVINCIA

Baleares.

GRUPOS DE 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	
32	Puebla á Alcudia.....	20	20
33	Manacor á Artá.....	23	23
34	Mahón á Ciudadela.....	46	46
	TOTAL.....		130

— 67 —

LÍNEA DEL PLAN SUPLETORIO

DENOMINACIÓN	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.
35	Santa Cruz de Tenerife á la Orotava.....	49	49
36	Puerto de refugio de la Luz á Agaete.....	53	53
	TOTAL.....		102

LÍNEAS DEL PLAN SUPLETORIO

Número de 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

Madrid 2 de Noviembre de 1905. = Aprobado por S. M. = ALVARO FIGUEROA.

— 62 —

— 63 —

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
Real decreto de 19 de Octubre de 1901 autorizando la presentación á las Cortes del proyecto de ley de Ferrocarriles secundarios y exposición de motivos del mismo...	3
Ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904..	5
Real decreto de 30 de Julio de 1904 nombrando la Comisión encargada de formar el plan de ferrocarriles secundarios que hayan de ser subvencionados por el Estado.....	16
Real orden de 8 de Agosto de 1904 dictando instrucciones para la formación del plan de ferrocarriles secundarios.....	17
Real decreto de 10 de Marzo de 1904 aprobando los trabajos de la Comisión de ferrocarriles secundarios.....	19
Real decreto aprobando el plan de ferrocarriles secundarios de los mismos.....	20
Reglamento provisional para la ejecución de la ley de ferrocarriles secundarios, aprobado por Real decreto de 2 de Noviembre de 1905.....	29
Plan supletorio de ferrocarriles secundarios, aprobado por Real decreto de 2 de Noviembre de 1905.....	42

AGENTES-DELEGADOS EN PROVINCIAS

DE LA

COMPANÍA ARRENDATARIA DE LA GACETA DE MADRID

ALÁVA	Vicente M. Laca, <i>Independencia, 1, 2.º, Vitoria.</i>
ALICANTE	Antonio G.ª Soler, <i>Alameda del Doctor Gadea, 4.</i>
ALBACETE	Enrique Blázquez, <i>Hotel de España.</i>
ÁVILA	Hipólito González, <i>Vallespin, 28.</i>
ALZERIA	Isidro García Sempere, <i>Papelaria.</i>
BADAJOS	Máximo Serrano Fernández, <i>Meléndez Valdés, 41.</i>
BALBAIRES	Miguel Serra Benassar, <i>Luz, 21, Palma de Mallorca.</i>
BARCELONA	Juan Eujol, <i>Paseo de Gracia, 108, 2.º.</i>
BILBAO	
BURGOS	Enrique García de la Peña, <i>Huerto del Rey, 22.</i>
CACERES	Baldomero Ferrar, <i>Carniceros, 1 y 3.</i>
CADIZ	José G. Agulló, <i>Abogado del Estado.</i>
CANARIAS	Félix Romana, <i>Abogado del Estado, Santa Cruz de Tenerife.</i>
CIUDAD REAL	Lucife Pérez, <i>Estrella, 2.</i>
CASTELLÓN	Eduardo Chiment Serrano, <i>Alcoa, 2.</i>
CÓRDOBA	Ricardo Conde, <i>Argote, 6.</i>
CORUNA	Francisco Lombardero, <i>Real, 6.</i>
CUENCA	Federico Viejobuena, <i>Agente de Negocios.</i>
GERONA	José G. Alvarez, <i>Rambía de Verdguer, 31, 1.º.</i>
GRANADA	José Díez de Rivera, <i>Moral, 6.</i>
GUADALAJARA	Narciso Sánchez, <i>Diputación provincial.</i>
HUESCA	Victorio Escuer.
HUELVA	Jesús Ereñia, <i>Castelar, 2.</i>
JAÉN	Alberto Cancio Uribe, <i>Ancha, 15.</i>
LEÓN	Mariano Espeso, <i>Paloma, 17.</i>
LERIDA	Alberto Bergañan, <i>Marqués de Villa Antonia, 4.</i>
LOGROÑO	Dario Valdés, <i>Herrerías, 30.</i>
LUGO	Mandel López Arias, <i>Plaza de la Constitución, 20.</i>
MADAGA	Antonio Barrera, <i>Victoria, 82.</i>
MURCIA	Andrés Palacios, <i>Plaza del Rey, 2, Cartagena.</i>
PAMPLONA	Eusebio Cabas, <i>Mercaderes, 21.</i>
ORENSE	Domingo Cortón, <i>Diputación provincial.</i>
OVIEDO	Alfredo Bertrand García, <i>Comercio.</i>
PALENCA	Abundio Z. Menéndez, <i>Comercio.</i>
PONTEVEDRA	Andrés Landín, <i>Bisra, 28.</i>
SALAMANCA	Alfredo S. Moyano, <i>Abogado del Estado.</i>
SANTANDER	Sres. L. y A. Pardo, <i>Castilla, 2.</i>
SAN SEBASTIAN	
SEGOVIA	Tomás Huertas, <i>San Frutos, 5.</i>
SEVILLA	José Goya, <i>Sucursal del Banco de España.</i>
SORIA	Pascual P. Rioja, <i>Collado, 42.</i>
TARRAGONA	Enrique Mir Escala, <i>Unión, 7.</i>
TERUEL	Pedro M. López, <i>Carrasco, 20.</i>
TOLEDO	Juan Cruz Aroca, <i>Plata, 10.</i>
VALENCIA	Rafael Díez de Rivera, <i>Samaniego, 20.</i>
VALLADOLID	Fernando Gómez Redondo, <i>Núñez de Arce, 25.</i>
ZAMORA	Domingo González, <i>Puente, 2.</i>
ZARAGOZA	Ricardo Iranzo, <i>Paseo de Sagasta, 3, 2.º.</i>

Precio UNA peseta.

De venta en la *Administración de la GACETA DE MADRID*, **Pontejos, 8.**

En provincias, en casa de los Agentes-Delegados *de la Compañía Arrendataria de la GACETA DE MADRID* y principales librerías.