

Art. 9.º Una vez publicada esta Real orden será obligación y cuenta del adjudicatario, si lo hubiere, el otorgamiento de una escritura pública del contrato ante el Notario que actuare en el acto del concurso, si ello fuese necesario, según la legislación vigente.

Art. 10. El adjudicatario constituirá una fianza definitiva del diez por ciento del importe del suministro, y acto seguido se le devolverá el resguardo de la fianza provisional.

Art. 11. El pago de la cantidad total importe del suministro se hará a continuación de la recepción.

Art. 12. Una vez que el acta de la recepción sea aprobada, se devolverá al adjudicatario el resguardo de la fianza definitiva.

Art. 13. El plazo para el suministro será de tres meses, contados a partir de la fecha de la comunicación al adjudicatario del resultado del concurso.

Transcurrido este plazo sin que tenga lugar la entrega, pagará el adjudicatario, sea del suministro total, ó sólo de una partida, una multa de cincuenta pesetas diarias, que se deducirá del pago de la fianza. Cuando el importe de la multa ascienda a la mitad del importe de la fianza, se dará por rescindido el contrato, sin perjuicio de la acción que a la Junta compete contra el adjudicatario para el resarcimiento de daños y perjuicios.

Art. 14. El adjudicatario renuncia al fuero de su domicilio, y se sujetará en todo lo que con el suministro se relacione a la legislación y a las Autoridades españolas.

*Modelo de proposición.*—D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado en la *Gaceta* y de las condiciones y requisitos que se exigen para la adquisición en concurso público de cinco boyas de amarre, sus cadenas y muertos correspondientes para el puerto del Musel, se comprometo a verificar el suministro de... por la cantidad de... (los precios se pondrán en letra, y por pesetas y céntimos), sin admitirse en la proposición cláusula alguna condicional.—(Fecha, en letra, y firma del proponente.)

## ADJUDICACIONES DE OBRAS

Subastas celebradas en la Dirección general  
de Obras públicas.

DÍA 30 DE OCTUBRE DE 1907.

**Alicante.**—Construcción del trozo 3.º de la carretera de la de Játiva a Alicante a la provincial del Barranco de la Batalla a Villajoyosa.—Presupuesto, 72.601,95 pesetas.—Postores: D. Francisco Soler y Antón, 72.601.—D. Juan Bautista Beltrá, 72.438.—D. Francisco González, 67.745.—D. Jerónimo García, 64.240.—D. Juan Gómez de Castro, 64.597 pesetas, a quien se adjudicó provisionalmente.

**Gerona.**—Construcción del trozo 4.º de la carretera de Olot a Bañolas.—Presupuesto, 217.809,69 pesetas.—Postores: D. Francisco Daura, 208.883.—Don Cayetano Farranz, 206.200.—D. Simón Baxeras, 213.000.—D. Juan Dardé, 217.700.—D. Ulises Buech, 205.000.—D. Santiago Torralva, 204.690.—D. Marcelino Gironella, 202.290,75 pesetas, a quien se adjudicó provisionalmente.

**Madrid.**—Construcción de la carretera de Miraflores de la Sierra a Bustarviejo.—Presupuesto, 17.455,95 pesetas.—Postores: D. Francisco Navarro Martínez, 165.340.—D. Luis Carrillo y Roca, 155.760.

**D. Pedro Sánchez Gallego,** 161.000 pesetas, a quien se adjudicó provisionalmente.

**Pontevedra.**—Construcción del trozo 2.º de la primera sección de la carretera de Monforte a Lalín. Presupuesto, 142.036,33 pesetas.—Postores: Doña Ana Botella Serrano, 137.761.—D. Luis Carrillo y Roca, 134.989 pesetas, a quien se adjudicó provisionalmente.

**Toledo.**—Construcción del trozo 4.º de la carretera de Talavera a Puente del Arzobispo.—Presupuesto, 80.193,83 pesetas.—Postores: D. Juan Manuel Torregrosa, 79.993,83.—D. Baldomero Ferrer, pesetas 78.625,25, a quien se adjudicó provisionalmente.

**Toledo.**—Construcción del trozo 1.º de la carretera de Quinta ar de la Orden a Alcázar de San Juan. Presupuesto, 56.300,59 pesetas.—Desierta.

El Notario que actuó en estas subastas es D. Magdaleno Hernández (Carrera de San Jerónimo, 31 duplicado).

**NOTA.** Estas subastas estaban anunciadas para el día 26 de Octubre, y fueron suspendidas, celebrándose el día 30.

Se desea adquirir una grúa flotante de capacidad de 75 á 100 toneladas. Dirigir la correspondencia á la Administración de esta Revista.

## MINISTERIO DE FOMENTO

### Ley de ferrocarriles secundarios (1).

#### 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 I 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.

Art. 2.º Todos los ferrocarriles secundarios serán considerados como utilidad pública, teniendo derecho a la expropiación forzosa, a 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 construidas 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 a los demás beneficios que concede el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877. Tanto el material fijo como el móvil que se empleen en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios serán de producción nacional. Únicamente los artículos cuya fabricación no sea corriente en España podrán importarse del extranjero mediante el abono de los correspondientes derechos de Arancel.

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

Art. 3.º Los concesionarios de estos ferrocarriles podrán, previa autorización del Ministro de Fomento, transferir sus derechos, que-

dando obligado el que los adquiriera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

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

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

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 a 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 a 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 a la seguridad de las personas, sin perjuicio de que el Gobierno presente a las Cortes en su día una ley de Policía de ferrocarriles secundarios.

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 a 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.

Art. 8.º Cuando no se hayan empezado las obras en el plazo marcado, ó no se construyan con arreglo a 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.

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

Art. 9.º Declarada la caducidad el Ministro de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil de la línea, encargándose de la explotación si hubiere lugar a ello.

Art. 10. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las

(1) En virtud de lo preceptuado en el artículo adicional de la ley de 30 de Agosto último, por la que se modifican varios artículos de la ley de Ferrocarriles secundarios de 30 de Julio de 1904, se ha publicado en la *Gaceta de Madrid* la referida ley de 1904 incorporando a su texto las reformas comprendidas en la de 30 de Agosto último.

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 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 Fomento 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.

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.

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.

## CAPITULO 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 Fomento, con arreglo al Reglamento 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 será firme hasta dos meses después, si es que en este intervalo aquéllas no acordasen nada en contrario.

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 Fomento una solicitud, acompañada del proyecto de la línea, que constará:

- 1.º De una Memoria en que se explique el objeto y ventaja de la obra y las razones que apoyan el trazado elegido.
- 2.º De un plano y un perfil longitudinal de la línea.
- 3.º De una sucinta relación de las obras de fábrica y edificios; y
- 4.º 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 del dominio público, aprovechar obras del Estado, de la Provincia ó del Municipio, ó gozar de la exención del impuesto sobre viajeros y mercancias, 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.

Art. 18. En los casos en que se pretendan los beneficios á que se refiere el párrafo 2.º del artículo anterior, se fijarán en cada concesión los plazos en que ha 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 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.

## CAPITULO III

### DE LOS FERROCARRILES SECUNDARIOS CON GARANTÍA DE INTERÉS POR EL ESTADO

Art. 20. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase todos los comprendidos en el plan único formado por la reunión de los dos planes de dichas vías, respectivamente, aprobados, el primero por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo de 1905, y el segundo con el ca-

rácter de supletorio al anterior, por Real decreto de 2 de Noviembre del mismo año.

El ancho de la vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro en estos ferrocarriles, salvo aquellos casos en que por el Gobierno se estime conveniente otra latitud.

Art. 21. El plan único de ferrocarriles secundarios formado en virtud del artículo precedente podrá ser adicionado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de una Comisión técnica, que presidirá el Ministro de Fomento, con aquellas líneas que, formando ó no parte del plan general establecido por la ley de 23 de Noviembre de 1977, hayan sido objeto de concesión que no esté caducada, siempre que lo solicite el concesionario dentro de los tres meses concedidos desde la publicación de esta ley, pero adjudicándose en pública subasta al mejor postor.

Constituirán la Comisión dos personas de reconocida competencia y notoriedad, nombradas por el Ministro de Fomento 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.

Se autoriza al Gobierno para otorgar aisladamente la concesión de cada uno de los ferrocarriles que figuren en el plan único hasta completar una red de 3.000 kilómetros, sin que pueda rebasar esta cifra hasta que se halle autorizado para ello por una nueva ley. Estas concesiones se harán procurando una equitativa distribución entre las zonas que abarcan las actuales Divisiones de ferrocarriles, y sólo en el caso de haber transcurrido dos años desde la promulgación de esta ley podrán acrecer las porciones no verificadas dentro de alguna zona á las de aquellas que las soliciten en condiciones más económicas para el Estado.

(Se continuará.)

## NOTAS E INFORMACIONES

### En la Escuela de Caminos.

El Sr. Director general de Obras públicas visitó ayer la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Recibido por todo el profesorado afecto á dicho Centro, recorrió todas las dependencias de la Escuela y el Laboratorio de ensayo de materiales, enterándose minuciosamente del funcionamiento de todos los importantes servicios que, á más de los peculiares de la enseñanza, están á cargo de aquél.

Á su presencia se ejecutaron diversos ensayos de resistencia de materiales, medidas eléctricas, etc., etc., en el Laboratorio Central.

Visitó también el museo, gabinetes de topografía, mineralogía, etc., y la escogida biblioteca.

En una de las clases se hizo funcionar el aparato de proyecciones, que tan útil resulta para la enseñanza, presentando vistas de puentes, elementos de edificios, órganos de máquinas, esquemas de las mismas, etc.

El Sr. Andrade, que justo es consignar hizo una visita muy detenida, demostrando gran interés en conocer todos los detalles, salió muy complacido, ofreciendo al profesorado su decidido concurso para cuanto pueda tender á la mejora de la Escuela y Laboratorio Central.

Entre los Ingenieros profesores ha dejado á su vez este acto grato recuerdo.

### Los ferrocarriles secundarios y los Ingenieros españoles.

Hemos recibido una interesante carta de un distinguido Ingeniero de Caminos sobre este asunto, de la que copiamos á continuación los párrafos más salientes:

«En el Reglamento provisional aprobado en 17 de Septiembre último, para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles secundarios, se observa clara y manifiestamente una decidida protección á la industria nacional al obligar en el art. 5.º de ella y 36 de aquél, que, salvo casos excepcionales, el material fijo y móvil que se emplee en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios sean de producción nacional. El art. 4.º de la citada ley, aclarado por el 3.º del Reglamento, obliga á las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles tengan su domicilio en España y estén sometidas á las leyes españolas.

Los citados preceptos son por todos conceptos dignos de alabanza y es inútil tratar de convencer á nadie de ello, porque fácilmente se comprenden las razones en que se hallan fundados.

Ahora bien, en el art. 6.º el Reglamento dispone que «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».

Según se desprende de lo expuesto, resulta que deja completamente desamparado al personal técnico español que pudiera intervenir en la ejecución y explotación de ferrocarriles secundarios subvencionados por él. ¿Por qué no ha de obligarse que la dirección y explotación técnica se haga por Ingenieros españoles?

Creemos que al igual que á los productores de material para ferrocarriles debe protegerse al personal técnico; lo contrario no está en armonía con el criterio que parece se había marcado al redactar el citado Reglamento, de proteger todo lo que fuera nacional en sus distintos aspectos.

Por tanto, y si es que los compañeros son de la misma opinión, debemos rogar á la Superioridad que el art. 6.º del citado Reglamento se modifique en el sentido indicado.

Ahora que van á reunirse las Zonas, y no tardará en hacerlo la Comisión Central, es ocasión de que en ellas se exponga lo anotado para el fin que se persigue, pues creo que, en general, á todos agradaría poner nuestros conocimientos al servicio de obras de tanta importancia como son los ferrocarriles, tanto más cuanto que es una de las especialidades de nuestra carrera, y debemos procurar por todos los medios que una obra nacional la hagamos los hijos del país.»

### Puerto de Cádiz.

El día 28 ha terminado el plazo de admisión de proposiciones para el concurso de construcción del puerto de Cádiz, calculado en 11.600.000 pesetas.

Presentaron proposiciones las casas Guiseppe; Minio; Boenco, de Génova; Martín Johannes; Van Hattum, de Holanda; la Sociedad catalana general de crédito; Augusto Galtier, francesa; y Henri Laserce.