

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactor-Presidente..... Ilmo. Sr. D. Federico Rivero O'Neale, Inspector general del Cuerpo.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
 D. Toribio Cáceres, Profesor de la Escuela de Caminos.
 D. Enrique Latre, Ingeniero de Caminos (Sección de Información).
 D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.

LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

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 Nos sancionado lo siguiente:

CAPITULO 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 21 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 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.

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.

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.

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.

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 diere 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.

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, 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.

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 período señalado, ó no se explote la línea en los términos que se prescriben 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 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.

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

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 constituya 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 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 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 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.

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

CAPITULO 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.

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 secundarios 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 corresponden 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.

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 transcurran 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.

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.

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 condición 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 considerará como gasto de explotación los intereses de las obligaciones que se hayan emitido.

Art. 25. Si transcurridos diez años desde que se ponga un 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 la subasta, condiciones que se incluirán en el anuncio de ésta.

Art. 27. El Gobierno otorgará en pública subasta al mejor postor la concesión de cada uno de los grupos comprendidos en el plan gene-

ral 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 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.

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 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.

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 recate, 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.

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 género por el Estado.

Art. 32. Cualquiera 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 II 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 en-

cargada 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 30 de Julio de 1904.—Yo el Rey.—El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, Manuel Allendesalazar.

LEY DE CAMINOS VECINALES

Don Alfonso XIII, por la gracia de Dios y la Constitución Rey de España;

Á todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Se considerarán como caminos vecinales los caminos ordinarios de interés público que no estén incluidos en los planes del Estado ni de las provincias y que figuren en el plan especial de caminos vecinales.

Art. 2.º Los caminos vecinales se clasificarán en dos órdenes.

Serán de primer orden:

a) Los que usen carreteras del Estado ó provinciales con estaciones de ferrocarriles, siempre que la longitud no exceda de 10 kilómetros.

b) Los que unan cabezas de partidos judiciales ó poblaciones en que haya mercados ó fábricas importantes con estaciones de ferrocarriles, siempre que la longitud no exceda de 10 kilómetros.

c) Los de interés común á dos ó más Ayuntamientos ó que por alguna circunstancia especial afecten al tránsito general de una región importante.

Serán de segundo orden los que, sin estar comprendidos en ninguno de los casos anteriores, afecten á un solo Ayuntamiento.

Art. 3.º Para entender en lo referente á la formación del plan de caminos vecinales, orden de ejecución, construcción, conservación y policía, se crearán los siguientes organismos: una Junta de distrito, que residirá en la cabeza de cada partido judicial, en la que tendrán representación las Corporaciones ó entidades interesadas en la construcción de los caminos, en la forma que determine el Reglamento, y en la que actuará como Secretario el funcionario que designe el Gobernador, á propuesta del Ingeniero Jefe de la provincia. Cuando un Ayuntamiento esté dividido en varios partidos judiciales, se constituirá una sola Junta de distrito para todo el Ayuntamiento. En la capital de cada provincia se constituirá una Junta provincial, compuesta de Vocales natos y Vocales electivos.

Serán Vocales natos: el Gobernador civil, que ejercerá las funciones de Presidente; el Vicepresidente de la Diputación provincial, que lo será también de la Junta, y el Ingeniero Jefe de Obras públicas.

Serán Vocales electivos: dos Diputados provinciales, elegidos por la Corporación, debiendo pertenecer á distritos diferentes; dos representantes de las Cámaras de Comercio de la provincia; otros dos de las Cámaras agrícolas; un representante designado por cada Junta de distrito, y un Ingeniero de Caminos de la provincia, designado por el Gobernador, y que desempeñará las funciones de Secretario.

Art. 4.º Las Juntas de distrito, aprovechando los datos existentes en las Jefaturas de Obras públicas, propondrán, en el plazo que fijará el Reglamento, los caminos que debe comprender el plan de su región, clasificándolos en los dos órdenes, y expresando la anchura que necesitan, la dirección general del trazado, su longitud y el coste, cuando este dato se conozca.

Quando un camino interese á dos ó más distritos, procurarán las Juntas correspondientes ponerse de acuerdo sobre los extremos anteriores, y en caso de no conseguirlo, le incluirá cada Junta en su presupuesto, expresando los motivos de disconformidad.

Art. 5.º Las propuestas formuladas se pondrán de manifiesto al público durante treinta días en todos los Ayuntamientos que pertenezcan al partido judicial, para que puedan reclamar contra ellas los particulares, Corporaciones ó Ayuntamientos interesados.

Art. 6.º Terminada la información, se remitirán todos los datos al Gobernador civil, como Presidente de la Junta provincial, para que

ésta emita su informe y proponga el plan de la provincia, armonizando los intereses de las diferentes Juntas de distrito.

Art. 7.º El Gobernador civil remitirá con su dictamen el proyecto de plan de la provincia al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, que resolverá en definitiva.

Si en el plazo que determinará el reglamento, el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas no hubiera dictado resolución alguna, se entenderá aprobado el plan propuesto por la Junta provincial.

Art. 8.º El plan así aprobado se considerará, en la parte que corresponda á cada Ayuntamiento, como plan municipal para los efectos legales.

Art. 9.º No se construirá ningún camino que no esté incluido en los planes municipales, y sin que haya recaído acuerdo del Ayuntamiento comprometiéndose á efectuar las expropiaciones correspondientes á su término, y especificando los recursos con que ha de contribuir á la ejecución de las obras, que deberán figurar en el primer presupuesto municipal que se forme.

Si á la construcción del camino han de contribuir dos ó más Ayuntamientos, la determinación de los contingentes que corresponda á cada Municipio se hará por la Junta provincial, á propuesta de la de distrito.

Art. 10. La construcción de los caminos de segundo orden correrá á cargo de los Ayuntamientos. La inspección de las obras y sus liquidaciones periódicas para los efectos de las subvenciones corresponderá á las Juntas de distrito.

Pertenecerá á las Juntas provinciales la aprobación de los proyectos, la recepción de las obras y las liquidaciones definitivas de las mismas, siempre que el importe de su presupuesto no exceda de 100.000 pesetas, y que no se trate de obras que afecten á otras de interés general ó emplazadas en terrenos de dominio público.

Art. 11. La construcción de los caminos vecinales de primer orden estará á cargo de las Juntas provinciales.

La inspección de las obras corresponderá al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, y se ejercerá por los Ingenieros Jefes de Obras públicas de la provincia.

La aprobación de los proyectos, recepción de las obras y su liquidación corresponderá también al Ministerio de Agricultura.

Art. 12. De la conservación, reparación y policía de los caminos vecinales de segundo orden se encargarán los Ayuntamientos á que correspondan, bajo la inspección de las Juntas de distrito.

Estas Juntas estarán, á su vez, encargadas de la conservación, reparación y policía de los caminos de primer orden, que inspeccionarán las Juntas provinciales.

Anualmente fijarán las Juntas de provincia, á propuesta de las de distrito, los contingentes con que cada Municipio ha de contribuir á estos trabajos en los caminos de primer orden.

Art. 13. Los recursos necesarios para el estudio, construcción, reparación, conservación y policía de caminos vecinales se obtendrán por los medios siguientes:

Primero. El Estado consignará en sus presupuestos generales un crédito que se distribuirá proporcional y equitativamente, como auxilio entre las diversas provincias, teniendo en cuenta sus necesidades.

Este auxilio, que no podrá exceder del 15 por 100 del presupuesto de ejecución, descontadas las expropiaciones, para los caminos de segundo orden, ni del 25 por 100 para los de primero, se destinará especialmente á la construcción de obras de fábrica, puentes, desviación de corrientes y trabajos análogos.

Proporcionará además el Estado el personal facultativo encargado de proyectar y dirigir las obras. También facilitará el Estado á los Ayuntamientos y Juntas el arbolado necesario para su plantación en los caminos vecinales.

Segundo. Anualmente consignarán las Diputaciones provinciales en sus presupuestos dos partidas destinadas á subvencionar la construcción y conservación de caminos vecinales, que se distribuirán, lo mismo que la subvención otorgada por el Estado, proporcional y equitativamente entre los respectivos Municipios, teniendo también en cuenta sus necesidades.

Tercero. Los Ayuntamientos facilitarán gratuitamente los terrenos necesarios para las obras de nueva construcción, además de los recursos que les corresponda con arreglo á las disposiciones de los artículos anteriores.

Cuarto. Se aplicará á estas obras la prestación personal en la forma determinada por las leyes vigentes y artículos 14 y 15 de esta ley.

Quinto. Siempre que un camino vecinal en estado de conservación sea deteriorado habitual ó temporalmente á consecuencia del trá-