

DIRECCIÓN.—ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal.
Teléfono núm. 2.549.



VENTA DE EJEMPLARES:
Ministerio de la Gobernación, planta baja.
Número suelto, 0,50.

GACETA DE MADRID

SUMARIO

Parte oficial.

Ministerio de Fomento:

Real decreto autorizando al Ministro de este Departamento para que presente á las Cortes un proyecto de ley suprimiendo el plan de carreteras del Estado.

Otro ídem íd. íd. para que presente á las Cortes un proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios.

Administración Central:

HACIENDA.—Dirección General del Tesoro Público y Ordenación General de Pagos del Estado.—Noticia de los pue-

blos y Administraciones donde han caído en suerte los premios mayores del sorteo de la Lotería Nacional celebrado en el día de ayer.

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.—Señalamiento de pagos y entrega de valores.

FOMENTO.—Dirección General de Obras Públicas.—Señalando el día 21 del actual para dar principio á los exámenes de los Aspirantes para ingreso en el Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas que han solicitado efectuar sus ejercicios en Valencia.

ANEXO 1.º.—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—OBSERVATORIO DE MADRID.—OPOSICIONES.—SUBASTAS. ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES de la Fábrica de Fundición de

Hierro y de Acero del Bidasoa, Sociedad minera Nieves, Sociedad de minas de Otero de Herreros, La Paternal, Banco de España (Madrid), Sociedad Alambres del Cadagua, Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, Nueva Sociedad de la Perla del Océano, Sociedad anónima La Constructora Madrileña, La New-York, y Compañía de Ferrocarriles y Tranvías de Mollet á Caldas de Montbuy.

ANEXO 2.º.—EDICTOS.—CUADROS ESTADÍSTICOS DE

GOBERNACIÓN.—Dirección General de Correos y Telégrafos.—Continuación del escalafón de los funcionarios del Cuerpo de Telégrafos.

ANEXO 3.º.—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CONTENCIOSO.—ADMINISTRATIVO. Pliego 22 y 23.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

S. M. el REY Don Alfonso XIII (q. D. g.), S. M. la REINA D.ª Victoria Eugenia, y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes D. Jaime y D.ª Beatriz, continúan sin novedad en su importante salud.

De igual beneficio disfrutan las demás personas de la Augusta Real Familia.

MINISTERIO DE FOMENTO

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al de Fomento para que presente á las Cortes un proyecto de ley suprimiendo el plan de carreteras del Estado.

Dado en Sevilla á siete de Marzo de mil novecientos once.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Rafael Gasset.

Á LAS CORTES

Las luchas pasionales propias de toda época constituyente, ampliadas por el espíritu romántico de la raza, otorgaron durante largo plazo subalterna condición

á los problemas capaces de vigorizar nuestros elementos materiales.

En aquellos instantes donde se ha considerado ultimada la evolución de las ideas y estable el régimen político, hemos vuelto la vista hacia los síntomas evidentes de anemia nacional, hemos deplorado el rezago alarmante de nuestra vida económica, y á esa hora todo han sido grandes propósitos de una enmienda definitiva, de un supremo esfuerzo que nos permitiera marcar el paso del andar europeo.

Después de la catástrofe colonial hasta el día, no ha cesado nuestra lamentación. Los discursos, los artículos de los periódicos en tal sentido se cuentan por millares; pero sigue la realidad en olvido y las tierras casi intactas.

El Gobierno, por lo mismo que tiene la firme resolución inscrita con gruesos caracteres en su bandera de consagrar incansable cuidado y los recursos indispensables al desarrollo de la riqueza pública, quiere economizar cuanto esté en su mano de gastos de papel y de tinta, así como el trabajo de los taquígrafos parlamentarios.

Cree, sí, que es obligado iniciar la empresa de nuestra reconstitución, siempre diferida por unos ú otros motivos. Hablábamos de comenzar un período constructivo capaz de incorporarnos á las

Naciones que avanzan hoy, nos fuerzan al comienzo de esa labor necesidades defensivas. O erguirnos para sumarnos á Europa ó consentir que nos desangre América. En aquel Continente quisimos emplear el último hombre y la última peseta á la hora de la guerra; estorbemos que á la hora de la paz y sin las gallardías históricas de la lucha se cumpla tan doloroso programa.

Hay en nuestra vida pública hombres de gobierno que no estiman tan avanzada la dolencia, y por consiguiente, no juzgan que el remedio debe venir con aquel sacrificio del Erario'y con aquellos apremios de tiempo solicitados en estos proyectos que el Ministro que suscribe tiene la honra de someter al Parlamento.

Con todo el respeto debido á intelectualidades prestigiosas habrá de sustentar el Gobierno que ciertos optimismos se fundan en un notorio desconocimiento de la vida española. Quienes de ella recogen el ambiente científico de las Academias, el brillo oratorio de nuestras Cámaras, el arte del Museo del Prado, el arte del Teatro Real, el majestuoso boato de nuestra Corte y el confort de nuestro sudexpreso en su viaje desde Madrid al Pirineo francés, piensan que existe notoria hipérbole cuando se nos supone en deplorable situación de atraso. Y es que esas contadas manifestaciones de progre-

so, esos reflejos del moderno vivir, no son España, son, en su mayoría, tanteos invasores que rompen nuestras fronteras.

Lejos, muy lejos del sudexpreso aparecen 4.500 pueblos españoles sin otra noticia de camino que los utilizados en la época de Alfonso el Sabio, quien dijo ó hizo decir: «y es mucho el daño para mercederes la falta de sendas en los más lugares del Reino». Sin sendas quedan 4.500 lugares del Reino, esperando sin duda el camino que habrá de establecer el aeroplano. Contrasta con la ciencia académica nuestra estadística al exhibir por millones el analfabetismo, y en cuanto á las noches de turno elegante en el Regio Coliseo, aquel consorcio de hermosuras y riquezas no logra hacer olvidar que acaso á la propia hora llenan los malecones de un puerto familias y aun pueblos que aguardan, ateridos de frío los cuerpos y amargados por el desaliento los ánimos, el trasatlántico que los conduzca á nuevas tierras y á patrias nuevas donde el llanto del hijo hambriento se acalla con pan.

La dolencia es, por tanto, grave, y el remedio tiene que ser acomodado á ella, así en intensidad como en presteza.

No son estas líneas un sollozo escrito, quieren ser una invocación á la energía española, y si á ello alcanzara la fe del que escribe, un canto á la esperanza.

Nuestro resurgimiento en orden á los intereses materiales exigen dos rectificaciones inmediatas. Es la primera aquella que en vez de negar los medios propulsores del trabajo los otorgue con largueza, si bien al propio tiempo asegurando la eficacia del dispendio. Es la segunda, un preciso, un indispensable cambio de cauce para los gastos en las obras públicas, así en los extraordinarios como en los permanentes.

¿Cómo hemos procedido durante la última centuria? Hemos construido una red de ferrocarriles de vía ancha que arrastran vida lánguida y un vasto plan de carreteras, ó caminos de vía ancha también, con poco tráfico muchas de ellas, y con tales reducciones en la consignación para conservarlas, que resultan en buena parte inútiles, dadas las enormes exigencias del automovilismo, y á las veces inservibles hasta para el mismo tráfico agrícola ó industrial. Y se ha atendido al alumbrado y balizamiento de las costas, aún imperfecto, y á la construcción de numerosos puertos, en su mayor parte sin terminar.

Hemos construido 44.000 kilómetros de carreteras, 5.000 más que Francia, el pueblo de mayor riqueza de Europa. En cambio éste cuenta con 600.000 kilómetros de caminos vecinales. ¿Es, por ventura, que no necesitamos nosotros, país pobre, de esas modestas vías de comunicación? Claro es que sí; lo que acontece es que resultaba lo más agradable, más cómodo y hasta más político satisfacer el deseo de Diputados y Senadores, echando sobre

las espaldas, poco firmes de nuestro Tesoro, una pesada, una enorme carga de construcción (1.300.000.000 de pesetas sólo en carreteras) y unas cifras que notoriamente no puede asignar para su arreglo.

De donde resulta un gasto desproporcionado primero, y unos caminos casi intransitables después. A tales desastres conduce un procedimiento erróneo.

Y siendo esto tan evidente, tan objetivo, ¿lo hemos acaso rectificado? Antes al contrario, hemos hecho un nuevo plan de carreteras para construir otros 42.000 kilómetros. Importa que el país conozca lo que sería preciso para ejecutarle. Un plazo de cincuenta años y 1.300.000.000 de pesetas.

Es, pues, de toda urgencia, de toda necesidad atajar el absurdo para hacer un mejor empleo de los recursos del país, y á tal fin se somete á vuestra deliberación y vuestro voto, como primer proyecto, uno donde queda ultimada la construcción de carreteras, podando el plan de los 42.000 kilómetros, con economía tan enérgica, que sólo quedan por construir 7.000, y eso por las razones que se expresan en el preámbulo correspondiente.

El sistema funesto de organizar las obras según lo demanda el influjo político, aparte de injustas pretericiones para ciertas comarcas no asistidas de una primera figura parlamentaria, ha producido el daño que acabamos de ver.

De ese pernicioso sistema hemos hecho otras aplicaciones; examinemos rápidamente lo acaecido en relación con los puertos. Todos los países, aun los de vida económica más poderosa, Inglaterra, Francia, Alemania, han concentrado su esfuerzo en construir, por altas razones políticas, militares ó comerciales, cuatro, seis ó ocho grandes puertos. España, nuestra pobre España, tiene ya, entre los que están en construcción y los que figuran en el plan, 138 puertos. Y es que estimamos, sin duda, un verdadero acierto lo ejecutado en las carreteras, y hemos seguido puntualmente el ejemplo. Donde el interés electoral lo ha exigido, se ha comenzado un puerto.

Con tal procedimiento naufragarían, no llegarían á puerto los presupuestos de los países más poderosos.

De ahí la lentitud en la construcción de esas obras. En el proyecto de ley sobre las obras de puertos y en las proposiciones que regulan su inspección, donde se establece la posible enmienda del mal, veréis, señores Diputados, cuán inadmisibles es el *statu quo*: veréis cómo hay puertos donde se colocan cada año más funcionarios en las Juntas que piedras en el mar.

Y como si todo ello no fuera suficiente, erróneo, todavía avanzamos más y más en el camino del absurdo, que conduce por modo inexcusable al fracaso.

Iniciamos ahora la construcción de ferrocarriles secundarios; apenas si se tra-

baja en algunos, pero ya nos hemos dado traza para formar un plan de 10.400 kilómetros. Así en los puertos, como en las carreteras. También á este importante extremo alcanzan las reformas y la corrección legislativa que se os propone. A juicio, por tanto, del Gobierno, la política conveniente en materia de obras públicas, estriba: primero en la iniciación de un vigoroso período constructivo, que alcance al país entero, con caracteres de generalidad y de justicia distributiva, mediante recursos extraordinarios; segundo, en la completa, total variación de los cauces por donde circula el dinero del contribuyente en materia de obras públicas.

En relación con el primer enunciado, sométense á vuestro acuerdo los proyectos de ley de obras hidráulicas, de repoblación forestal, de caminos vecinales; afectan al segundo los del término del plan de carreteras, el de organización y régimen de las obras de puertos y la reforma de la ley de Ferrocarriles secundarios.

También se os someten modificaciones en la ley de Expropiación forzosa, imprescindibles á la hora de emprender una labor intensa de las obras públicas para poner dique á codicias inadmisibles, y que supone una traba para la acción que debe ejercitar el Estado.

Cuanto al aumento de regadío en España, de cuyas ventajas obtenidas en obras recientes se hace referencia en la exposición de motivos, conviene establecer el principio de que los proyectos aparecerán en estrecho vínculo, con ciertas consideraciones, relativas al impulso general de la riqueza del país. Uno de los propósitos del Gobierno al iniciar gran número de trabajos, que la mayoría de la Nación solicita y anhela, es el de contener la poderosa corriente emigratoria. Pues bien, como las tareas para los caminos vecinales, para los ferrocarriles secundarios, para los puertos, para la repoblación forestal, que han de iniciarse merced al presupuesto extraordinario, concluirán al cabo de algunos años, y, por consiguiente, quedarán ociosos gran número de braceros, el Gobierno tiene presente esta consideración y hará de modo que se terminen las obras hidráulicas, para que sus zonas regables puedan ocupar número superior al de jornaleros empleados en las citadas construcciones. Se trata de arbitrar, merced á semejantes cuidados, pan para hoy y pan y medio para mañana.

Las obras de riego son un número importantísimo, en opinión del Gobierno, para el crecimiento de nuestra productividad, mas no cabe pensar en ellas aisladamente, sino en unión de numerosos é intrincados problemas.

Nuestro deficiente sistema circulatorio ó de viabilidad, por efecto principalmente de la carencia de caminos vecinales,

exige que no se inicie ninguna construcción hidráulica sin estudiar cumplidamente la salida de los productos.

Por tales razones, esta empresa que acomete el Gobierno tiene un carácter de armonía entre todas las obras, á fin de crear un mecanismo que estimule la riqueza de la tierra con engranajes de exactos ajustes. Hay que iniciar un movimiento acompasado, seguro y firme.

Así la repoblación forestal, esa aunque lenta, inapreciable condición de producto en España, habrá de seguir el curso de aquellas corrientes de agua continuas ó discontinuas que se utilicen en el regadío para repoblar las cuéncas y defender de los aterramientos en cuanto sea dable los embalses que se proyectan.

Los caminos vecinales, ese magno problema español, sin cuya solución, con sudexpresos y con Academias científicas y con Parlamento elocuente, buena parte de España seguirá como encerrada y presa con las cadenas que se forjaron en la Edad Media, debe recibir impulso inmediato, considerable é incesante.

Remedíemos en lo posible esa funesta equivocación de llevar arrastrando un país que pretende ser progresivo y moderno 4.000 pueblos medioevales, 4.000 pueblos sin caminos.

Desdenes que sólo nosotros tenemos para estudiar estos problemas que atañen á la riqueza, á la productibilidad, á la Geografía, al vigor físico de la Nación, y errorés tan considerables como los ennumerados de haber reducido nuestra iniciativa á construir lo que España toda llama carreteras parlamentarias, traen aparejadas las dificultades de que se ha hecho mérito. Ellas embarazan un rápido auge de nuestra potencia agronómica, pero no lo hacen imposible. Es asunto de estudio, de perseverancia, de voluntad.

No reflexaría esta exposición de motivos el espíritu del Ministro que se honra sometiendo su labor á vuestro patriotismo, á vuestro saber y á vuestra inteligencia, si apareciera como lacrimosa lamentación; no, se advierte con dolor, es cierto, que este sol encendido de nuestra patria agosta á veces prematuramente el campo; pero ese mismo sol nos otorgará las calorías necesarias para convertir las vegas que podamos regar en trozos de las Indias que lo produce todo, donde crece aquello que á precios tan altos paga el sibaritismo europeo.

Grandes románticos, á fuer de meridionales, hemos abandonado la tarea que reconstituye un pueblo, pero bien se advierten ya las ansias nacionales de remediar nuestra anemia. No hay sino tener el oído atento á los ecos de las Cámaras de Comercio, de los Centros productores, de los Sindicatos, y se ochará de ver un notorio propósito de mejora, una evidente solicitud para que apliquemos tiempo, esfuerzo y recursos á éstos que parecen secundarios menesteres de la política, ca-

paces, sin embargo, de redimirnos de la pobreza en que nos encontramos.

Y la raza que supo combatir siglos enteros, sabrá trabajar permanente y salvar las causas debilitantes con tenacidad de labor, convencida de que así como el hierro no se asimila á la sangre sino muy lentamente, la tierra española no habrá de asimilarse el hierro sino en la acción lenta, también del arado, del pieo, del azadón, del barreno.

Solicita el Gobierno vuestro concurso inapreciable para una empresa que considera redentora, os presenta una meditada ponencia que vosotros sabréis limpiar de sus muchas imperfecciones; pero os pide rapidez en el estudio, acumulación de esfuerzos, para que pronto, muy pronto, 500 ó 600 comarcas españolas, martilleen en las obras públicas con el intento de que, tan formidable y estruendoso ruido, despierte el espíritu hispano, hace tiempo dormido.

Nuestro pueblo no perderá sus abstracciones de pensamiento; no olvidará, ni hay por qué, sus leyendas; pero decidle que las cante al ritmo del trabajo y veréis cómo España se desentumece, se levanta y anda.

La situación actual del plan de carreteras del Estado exige la cifra de 25 millones de pesetas para su reparación, bien entendido que esa cifra no es ni con mucho la que sería necesaria para que toda la red de carreteras lograra el Estado que exigen las necesidades públicas. El Estado español ha empleado en la construcción de carreteras un capital que alcanza 1.200.000.000 de pesetas. Esta enorme cifra da la idea de lo que es necesario gastar para que ese sacrificio no resulte en su mayor parte estéril. El número de kilómetros de las carreteras construídas y en construcción alcanza la cifra de 44.113 kilómetros (construídos) y 6.489 kilómetros (en construcción). Será conveniente observar lo que en igualdad de casos gastan en conservación los principales pueblos de Europa.

Francia, con extensión superficial de 536.000 kilómetros cuadrados y población de 39 millones de habitantes, con un plan de carreteras á cargo del Estado de 68.179 kilómetros, consigna para conservación por kilómetro y año 926 francos.

Rusia europea, con extensión de 5 millones de kilómetros cuadrados y 100 millones de habitantes; con un plan á cargo del Estado, de 13.421 kilómetros y 34.729 que inspecciona, pero cuya conservación corre á cargo de los Municipios, consigna para su conservación anualmente, por unidad, 1.035 francos.

En Inglaterra no tiene el Estado á su cargo las carreteras, y la red de los Condados, que es la equivalente, es de unos 46.800 kilómetros para una superficie de 314.000 kilómetros cuadrados y población de 44 millones. Consigna cantidades para el servicio de conservación, según los

distintos Condados: en el de Essex, 4.160 francos; Lancaster, 6.000, y en los Condados próximos á Londres, el aumento de gasto de conservación, con relación á estos tipos, llega hasta el 35 por 100.

El Estado belga tiene un plan de 7.840 kilómetros, con superficie de 29.000 kilómetros cuadrados y población de 7 millones. Consigna para la conservación, por unidad kilométrica y por año, 810,00 francos.

Deduciendo el promedio de lo que cuesta la conservación de carreteras á esos pueblos ya citados, se obtendrá que Francia gasta 926 francos por kilómetro y año; Rusia europea, 1.035 francos; Inglaterra, variable, según los distintos Condados, llegando hasta más de 6.000 francos por kilómetro y año; Bélgica 818 francos.

Veamos ahora lo que se ha gastado y gasta por el Estado español en la conservación de sus carreteras.

España, con superficie de 490.965 kilómetros cuadrados, y población de unos 19 millones de habitantes, ha construído más de 44.000 kilómetros; tiene en construcción 6.489, y consigna en su presupuesto actual la cifra de 21.167.275 pesetas para mano de obra y material de conservación y reparación, resultando un coeficiente medio de conservación, por kilómetro y año, de 480 pesetas.

La elocuencia de estas cifras nos enseña que, á pesar de cuanto viene la malicia y la ignorancia obscureciendo el reconocimiento de la verdad, se ha realizado un verdadero esfuerzo de labor y de competencia por el dignísimo Cuerpo de Ingenieros de Caminos, para sostener la red de carreteras españolas en el estado de explotación y tránsito en que se encuentra.

Pero los milagros no se realizan ya en nuestros tiempos, y como se le debe al Parlamento y á la opinión íntegra la verdad, es deber del Ministro que suscribe hablar con claridad y rudeza para que el contribuyente sepa que estos 25 millones de pesetas que han de dedicarse íntegramente á la reparación de las carreteras son absolutamente necesarios, y que el no emplearlos sería tanto como hacer estéril el enorme sacrificio que se impuso al Estado español.

Escogiendo un presupuesto de la época en que la paz pública hacía posible sacrificios del Tesoro, el de 1888-89 por ejemplo, se ve que entonces para conservar y reparar los 29.000 kilómetros que teníamos, se empleaban 22 millones de pesetas; de entonces acá España ha aumentado su red de carreteras en más de 15.060 kilómetros, y á pesar de eso el presupuesto vigente otorga para ambos conceptos la cantidad de 21.167.275 pesetas, es decir, que en aquella época el promedio era de 750 pesetas por kilómetro y hoy el promedio alcanza á 480. ¿Es posible sostener un estado de cosas como el presente?

Demostrado lo imprescindible de la reparación y el acertado uso que para la prosperidad pública suponen los 25 millones de pesetas que el Ministro pide para reparaciones exclusivamente, procede, en un orden lógico y de justicia, informar al Parlamento del plan que se ha de seguir para el empleo adecuado de esa cifra. Sería un disparate dejar al azar de las exigencias políticas la distribución de estos 25 millones, y el Ministro que suscribe está resuelto á proceder enérgicamente, imponiendo un plan lógico en la distribución para que el esfuerzo no sea infructuoso. Para ello, la Dirección de Obras Públicas, por sus órdenes competentes, trazará un plan radial que comprenda la reparación de todas aquellas carreteras que ponen en comunicación los centros agrícolas, fabriles y comerciales de la Península, dotando á las grandes capitales de todos los medios para que sean reparadas las carreteras de mayor circulación y tráfico. Dentro de este orden procederán las Jefaturas á señalar las que consideren necesarias de su jurisdicción para completar este plan, y en la distribución equitativa ha de llegarse con mayor largueza allí donde hasta ahora se procedió con más cortedad para que no fuerza la política con sus influencias el esfuerzo del contribuyente. Dentro de este plan procederá la Dirección de Obras Públicas del mismo á trazar el circuito que se hace absolutamente necesario en nuestro país para que el turismo cosmopolita encuentre los adecuados medios para recorrer nuestro país, lleno todo él de monumentos y recuerdos históricos de importancia mundial.

El movimiento de trabajo en España, merced al plan que se propone, ha de ser grande, las ventajas considerables de instante y mayores todavía en un porvenir cercano; pero no se obtiene el progreso material de un pueblo sin sacrificios previos, como no hay cosecha sin la merma del granero á la hora de sembrar.

Los recursos de carácter extraordinario que se solicitan para esta labor de impulso general y armónico á riegos, caminos, puertos, faros y balizas, servicios agronómicos, montes y reparación de carreteras ofrecerán el máximum de rendimiento y provecho, distribuidos en la siguiente forma:

Construcciones hidráulicas, 105 millones; caminos vecinales, 50; puertos, faros y balizas, 55; repoblación forestal y material de granjas agronómicas y construcción de edificios para estas enseñanzas, 30; reparación de carreteras, hoy casi inservibles, donde el Estado empleó grandes sumas, 25; expropiaciones, deuda que ha contraído el Erario público, y que comprende á millares de terratenientes, 20; ferrocarriles transpirenaicos, á cuya construcción nos obligan el honor y la utilidad, ya que se trata de cumplir un compromiso internacional y de procurar

salida á los productos de extensas comarcas, 30 millones. Para iniciar y realizar en su mayor parte el encauzamiento del Manzanares, cinco millones.

En los proyectos correspondientes se explica con el pormenor necesario la inversión de estas sumas.

Por las razones aducidas en la precedente exposición de motivos, habréis visto, señores Diputados, que constituye imprescindible de cualquier propósito reorganizador la urgencia de poner término á la construcción de carreteras.

Costa, el sabio é ilustre patricio que acertó á fundir en su cerebro privilegiado el espíritu del filosofismo político con el conocimiento de las realidades españolas; Costa, el estudiante de toda la vida, adorador del libro, pero enamorado de la tierra, nos decía hace años: «Acabad con esa carretera parlamentaria que nos arruina y comenzad á trazar vías modestas que lleguen á todas partes.»

Tal pretende realizar el Gobierno, y como estima que nada sano ni eficaz habrá de lograrse, si no se opera una radicalísima transformación en nuestro vicioso sistema de construcciones, se suprime, mediante esta Ley, el plan de carreteras del Estado que ha venido formándose, precisamente con ausencia de todo plan y merced á la superfetación de una serie inacabable de proposiciones de ley que no guardan unas con otras el menor concierto.

Así hemos incluido en ese plan, á más de los construídos 44.000 kilómetros, cuyo término exigiría más de medio siglo y un número de millones notoriamente superior á nuestra potencia económica.

Al establecer un punto final en lo que el Gobierno considera abusivo (en cuanto no responde á motivos de equidad entre las diversas provincias) y absurdo (dado que es la negación de todo plan por carecer de método), no puede hacerse de tal modo que deje en el acto el Estado de construir una sola carretera.

Las hay en ejecución y esas es forzoso concluir las en buena parte, que no deberán sustituirse por camino vecinal; las hay de evidente necesidad, por tratarse de comarcas olvidadas de los Poderes públicos; las hay de carácter nacional, que no cabe dejar en abandono.

En una palabra; males tan inveterados no se remedian en un día, pero sí cabe marcar en un día de triunfo del buen sentido un plan curativo.

Del vastísimo plan actual se cercena una gran parte; con los 7.000 kilómetros que se respetan, será preciso liquidar todo un pasado de errores para adscribir, concluídos que sean los recursos de las carreteras, á otras obras de positiva ventaja para la riqueza nacional.

Madrid, 9 de Marzo de 1911.—Rafael Gasset.

Proyecto de ley sobre carreteras del Estado.

Artículo 1.º Desde la promulgación de la presente Ley, queda suprimido el plan general de carreteras del Estado establecido por la actual legislación de Obras Públicas.

Art. 2.º A partir de dicha promulgación, tan solo correrá de cuenta del Estado el estudio de proyectos, construcción, conservación ó reparación de las carreteras ó secciones de carreteras que estuvieren comprendidas en alguna de las categorías siguientes:

1.ª Las que se hallen terminadas ó incautadas de ellas el Estado.

2.ª Las que por cuenta del Estado se estén ejecutando por contrata.

3.ª Las que se incluyan en la relación á que se refiere el artículo siguiente.

Art. 3.º El Ministro de Fomento, oyendo al Consejo de Obras Públicas, formulará una relación de las carreteras ó secciones de carreteras que, figurando en el suprimido plan de las del Estado, y hallándose sin construir, en construcción definitivamente paralizada ó en construcción por el sistema de Administración, pertenezcan á algunos de los grupos siguientes:

1.º Secciones ó trozos destinados á suprimir soluciones de continuidad entre partes existentes, ó cuya construcción se halle contratada, siempre que sean necesarios para que dichas partes separadas puedan llegar á prestar la utilidad debida.

2.º Secciones ó trozos destinados á enlazar los extremos de las partes ya construídas ó contratadas con otras carreteras, con estaciones de ferrocarril ó con poblaciones existentes, con tal de que estas prolongaciones se hallen comprendidas dentro de los itinerarios de las carreteras á que dichas secciones ó trozos correspondan y sean necesarias para que las partes ya construídas ó contratadas lleguen á prestar la utilidad debida.

3.º Carreteras ó secciones de carreteras que, complementando las redes, construídas ó en construcción, de vías de comunicación del Estado, tengan por objeto enlazar con ellas comarcas extensas desprovistas de caminos ordinarios, servir corrientes importantes de tráfico ó llenar otras necesidades de carácter nacional que no pueden satisfacerse con la construcción de caminos vecinales.

La longitud total de carreteras comprendidas en la relación, no podrá exceder de 7.000 kilómetros. En ella habrán de figurar, preferentemente, las secciones ó trozos incluídos en los grupos primero y segundo anteriores, completando la longitud indicada con las carreteras que se consideren más necesarias del grupo tercero.

La relación, dentro del plazo de tres meses, contado á partir de la fecha de

esta Ley, habrá de ser definitivamente aprobada por Real decreto, previo acuerdo del Consejo de Ministros, sin que posteriormente pueda ser objeto de modificación ni adición alguna.

Art. 4.º No obstante lo dispuesto en el artículo 2.º anterior, podrá el Ministro de Fomento continuar la construcción de carreteras que al tiempo de la promulgación de esta Ley estuviera ejecutando el Estado por el sistema de administración; pero una vez aprobada definitivamente la relación de que trata el artículo anterior, habrán de suspenderse tales trabajos cuando las carreteras correspondientes no figurasen en ella, sin perjuicio de que las obras realizadas sean aprovechadas en el establecimiento de caminos vecinales.

Desde la promulgación de esta Ley hasta que sea aprobada la relación á que se refiere el artículo 3.º, no podrá emprenderse la construcción de ninguna nueva obra de carreteras del Estado.

Art. 5.º Quedan subsistentes todas las disposiciones de la vigente legislación de Obras Públicas en cuanto no se opongan á las contenidas en la presente Ley.

Para la aplicación de ésta, el Ministro de Fomento, oído el Consejo de Obras Públicas, adoptará las medidas que sean necesarias.

Madrid, 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, Rafael Gasset.

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al de Fomento para que presente á las Cortes un proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios.

Dado en Sevilla á siete de Marzo de mil novecientos once.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Rafael Gasset.

Á LAS CORTES

En todas partes, aun en los países de mayor riqueza y de tráfico más intenso, el establecimiento de las redes secundarias de ferrocarriles ha constituido un problema arduo, que no han bastado á dar solución satisfactoria las numerosas fórmulas propuestas por financieros, economistas y legisladores. A la Ley actual, acaso la más perfecta en su género, no llegó Bélgica sino después de varias otras que constituyeron tanteos infructuosos; Francia ha recurrido á sistemas diversos, sin lograr con ellos, incluido el actualmente establecido que repetidamente se ha tratado de modificar, eludir las dificultades con que tropiezan en la realidad.

No son ellas menores en España, donde nos son por igual adversos la ruda topografía y enormes desniveles de la mayor parte del territorio, el escaso des-

arrollo que en él tiene la industria, lo poco extendido é intenso del cultivo agrícola, y la manifiesta aversión, acaso justificada, que á este género de empresas muestran nuestros capitalistas y financieros.

No debe, por tanto, sorprender que en tal materia y en semejantes condiciones demuestre la corta experiencia adquirida con las aplicaciones que hasta el presente ha recibido la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, que sin haber conseguido dar á la construcción de esta clase de vías el impulso vigoroso que el país necesita y demanda, se revelen en ella deficiencias y aun se encubran peligros para el interés público, que importa en cuanto sea posible evitar y prevenir.

No provoca la ley la preferente construcción de las líneas más necesarias á la economía nacional, que suelen ser también las más remuneradoras para el capital invertido y menos onerosas para el Tesoro público, ni estimula el interés de los concesionarios á establecerlas con aquella prudente economía que ha de ser casi siempre la condición más firme del éxito, proporcionando debidamente el instrumento al servicio que con él haya de prestarse. Los elevados presupuestos que acompañan á los proyectos de las líneas, con frecuencia superiores al coste de las de nuestras mismas redes principales, desproporcionados con los modestos tráficos que están destinadas á servir, alejan casi siempre toda esperanza de que en época alguna pueda la Empresa rendir interés superior al garantizado por la ley, motivando esto que banqueros y capitalistas miran más al negocio de construcción de la obra que al de la explotación, que de principal que debiera ser, queda de tal suerte relegado á un lugar secundario.

Harto más difícil que presentar esta enumeración de importantes defectos que va descubriendo la práctica en la aplicación de la Ley de 26 de Marzo de 1908, sería proponer la manera de corregirlos con eficacia, sin caer en otros, acaso mayores; por eso, y por la indudable conveniencia de ahorrar cuanto sea posible alteraciones frecuentes, que en este caso podrían ser calificadas de prematuras, restando á nuestro régimen administrativo una estabilidad de que por varios conceptos se halla muy necesitado, entiendo el Ministro que suscribe que debe limitar su labor en esta materia á someter al elevado juicio de las Cortes aquellas modificaciones de la Ley vigente que estima más indispensable para reducir, y aun evitar en muchos casos, los peligros apuntados, para precisar los extremos que resultan dudosos en el texto legal, y para corregir, en fin, deficiencias que la práctica señala y aun erratas que en aquél se habían deslizado.

La presentación que habrá de exigirse

de un anteproyecto previo para las líneas secundarias, que quizá constituya la más importante de las innovaciones que se proponen, permitirá fijar las condiciones principales á que los proyectos habrían de sujetarse, constituyendo entonces los concursos para su redacción una garantía positiva de acierto, marcando á la vez límites razonables á las cifras de los presupuestos y fijándose las características á que el trazado, obras é instalaciones deberían obedecer en cada caso, á fin de que no se desnaturalice el objeto y carácter de los ferrocarriles y de que se evite, en algún caso, que el dinero del contribuyente sirva para promover competencias, tan ruinosas como innecesarias, á otras líneas ya establecidas que constituyen parte principal del patrimonio de la Nación.

Obedeciendo á previsiones que hacen cada vez más necesarias el ejemplo de la política que siguen gran número de Estados europeos en materia de ferrocarriles y á la conveniencia que podrá existir en lo futuro de que la reversión de los que se construyan desde ahora en adelante no tenga lugar casi medio siglo después de los de nuestra red principal: primeramente construídos, se consiga el derecho del Estado á incautarse de los que se establezcan con su garantía, cuando hayan transcurrido cincuenta años, por lo menos, después de puestos en explotación.

Aparte estas alteraciones, con las que el interés público del Estado se encontrará mejor garantizado, las restantes tienen en su mayor parte por objeto romper trabas que se estiman innecesarias, atender justas demandas de los concesionarios, precisar puntos dudosos y, en suma, facilitar la realización de estas empresas. A este fin, también se propone ampliar anualmente hasta 15 millones de pesetas la suma de 10, ofrecida como garantía máxima, pues si bien con ello el Tesoro se verá obligado á un mayor sacrificio, será en época en que los consentan, mejor que en la actualidad, las reducciones que en los presupuestos anuales de obras públicas permitirá introducir la terminación de nuestra red principal de ferrocarriles, de varios puertos y la del plan de carreteras del Estado.

No intenta, ciertamente, el proyecto de ley que se presenta variar el camino emprendido para la construcción de la red secundaria de ferrocarriles, pero si mereciera ser aprobado, las alteraciones de procedimiento ideadas y el aumento de las garantías ofrecidas, habrían de traducirse en un gran desarrollo de actividad y en un mayor acierto en la construcción de estas utilísimas vías, que han de llevar la vida y las comodidades de la moderna civilización á comarcas aún aisladas, y han de traer nueva savia y energías al sistema circulatorio de la economía española.

Madrid, 9 de Marzo de 1911.—Rafael Gasset.

Proyecto de ley reformando la de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908.

Artículo 1.º Los artículos 1.º, 3.º, 15, 18, 17, 19, 21, 22, 25 y 38 de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908, quedarán modificados en la siguiente forma:

»Artículo 1.º Se considerarán ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público, con motor mecánico de cualquiera clase, que no estén comprendidos en la red de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el capítulo 1.º de la Ley de 23 de Noviembre de 1877.

»Los ferrocarriles secundarios se dividen en dos clases, según reciban ó no garantía de interés por el Estado.

»Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que presten á otros intereses generales, atiendan directamente á necesidades ó conveniencias de la defensa nacional.

»El plazo de concesión de todos estos ferrocarriles, no podrá exceder de noventa y nueve años; pero cuando hayan transcurrido cincuenta, por lo menos, de explotación en los que tengan garantía de interés, podrá el Gobierno, autorizado al efecto por una Ley, caducarla, incautándose de ellos el Estado, previo abono de la parte del capital garantizado que corresponda, teniendo en cuenta el plazo total de concesión y el transcurrido, más una indemnización equivalente al capital representativo del exceso de producto líquido anual, si lo hubiere, sobre el 5 por 100 del capital garantizado, teniendo en cuenta el tiempo que faltase del plazo de concesión.

»Art. 3.º Previa autorización del Gobierno, podrán los concesionarios transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiriera en los mismos términos y con idénticas garantías al cumplimiento de las obligaciones inherentes á la concesión.

»Estará exenta del pago de los derechos que correspondan á la Hacienda la primera transferencia de toda concesión de ferrocarriles secundarios y estratégicos otorgada por el Gobierno con garantía de interés por el Estado, siempre que se realice á favor de una Sociedad legalmente constituida al efecto, con posterioridad á la fecha del otorgamiento de aquélla.

»Para los efectos del artículo 185 del Código de Comercio vigente, se admitirá que la garantía de interés del capital de establecimiento de los ferrocarriles secundarios y estratégicos que gocen de aquélla, es equivalente á una subvención igual á la cuarta parte del importe del capital de establecimiento de las líneas

correspondientes, con arreglo á lo previsto en el artículo 17 de esta Ley.

»Art. 15. Se considerarán ferrocarriles secundarios de esta clase los comprendidos en el plan único resultante de la reunión de los aprobados por Reales decretos de 10 y 31 de Marzo y de 2 de Noviembre de 1905 y las inclusiones autorizadas hasta la fecha de la promulgación de esta Ley.

»El ancho de vía de cada una de las líneas del plan será el que determine el Gobierno en cada caso, de acuerdo con las prescripciones de esta Ley.

»Art. 16. A instancia de las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos interesados, y previa audiencia del Consejo de Obras Públicas, podrá el Gobierno adicionar al plan de ferrocarriles secundarios aquellas líneas de interés regional ó local que puedan establecerse, sin perjuicio de las ya incluidas en el plan citado, ó de las reversibles al Estado que estuvieren en explotación, en construcción ó concedidas, y siempre que la Corporación ó Corporaciones que soliciten la inclusión se comprometan á sufragar la tercera parte, por lo menos, del importe que para las líneas agregadas represente la garantía de interés que por virtud de esta ley se concede, entendiéndose que el Estado sólo quedará obligado en estos casos al pago de las dos terceras partes de la citada garantía.

»Art. 17. El Estado, á partir del mes siguiente al del comienzo de la explotación de cada una de las secciones, y por todo el plazo de concesión que resulte de la subasta, garantizará un interés que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital de establecimiento, computado en la forma que determina el párrafo siguiente, en la inteligencia de que las deficiencias de la explotación, cuando los productos brutos no superen á los gastos en las liquidaciones anuales, seguirán siendo siempre, como hasta aquí, de cuenta exclusiva de los concesionarios.

»El capital de establecimiento, cuyo interés garantiza el Estado, estará formado por el importe del presupuesto de ejecución material de las obras (incluido el valor del material móvil de las líneas), con arreglo al proyecto aprobado por el Gobierno, aumentado en las partidas siguientes:

»1.º Uno por 100 del presupuesto de ejecución material para gastos imprevisos.

»2.º 1 por 100 del mismo presupuesto para seguro de obreros.

»3.º 5 por 100 del mismo presupuesto para gastos de Dirección y Administración.

»4.º 3 por 100 del mismo presupuesto para gastos de escritura, de concesión de constitución de Sociedad, si los hubiere, y otros análogos.

»5.º Gastos de redacción del proyecto.

»6.º Gastos de tasación y confrontación del mismo; y

»7.º 9 por 10º del presupuesto de ejecución material en concepto de intereses del capital adelantado hasta el momento en que empiece la explotación.

»Art. 19. Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación, por kilómetro, se deducirán de los productos brutos, por medio de una fórmula compuesta de tres términos, por lo menos, uno constante y los otros dos variables y proporcionales, respectivamente, al producto bruto kilométrico de la explotación y al número total de kilómetros recorridos por los trenes circulados en cada año, referido al kilómetro de línea en explotación.

»Cuando lo requiera la naturaleza especial del tráfico, la fórmula podrá contener uno ó dos términos más, proporcionales, respectivamente, á las sumas de kilómetros recorridos por cada una de las toneladas de mercancía y por cada uno de los viajeros circulados durante el año por las líneas, referidas una y otra suma al kilómetro de línea en explotación.

»El número de términos que en definitiva deberá contener cada fórmula y el valor que se asigne á los coeficientes se fijarán por el Ministerio de Fomento, oyendo al Consejo de Obras Públicas.

»La fórmula adoptada deberá figurar en el anuncio para la subasta de la concesión, y una vez otorgada ésta, no podrá alterarse para la deducción de los gastos de explotación, mientras dure el compromiso entre el concesionario y el Estado.

»Art. 21. Cualquier entidad ó particular puede tomar la iniciativa para el estudio de estas líneas, mediante la presentación de un anteproyecto en que, partiendo de la base de tanteos bien definidos en un plano taquimétrico de la zona se valore alzadamente el presupuesto de ejecución material de las obras, incluso el material móvil, y se determinen y justifiquen las principales condiciones técnicas á que haya de obedecer el trazado, y el establecimiento y explotación de la línea, bajo el criterio de atender á las exigencias del tráfico probable, con la mayor economía posible, dadas las condiciones topográficas del terreno y las especiales que en cada caso concurren.

»El ancho de la vía entre los bordes interiores de los carriles, será, generalmente, de un metro; pero cuando la importancia del tráfico probable y lo quebrado del terreno lo reclamen, para satisfacer las prescripciones del párrafo anterior, podrán adoptarse los de 75 y 60 centímetros. Se admitirá el ancho de la vía normal cuando, atendidas todas las circunstancias, se considere el más ventajoso en líneas de corta longitud que hayan de desarrollarse en terrenos relativamente fáciles y que sólo enlacen con ferrocarriles de igual ancho.

»Practicados los reconocimientos del terreno que sean indispensables, y oído el Consejo de Obras Públicas, determinará en definitiva al Ministro de Fomento el importe máximo del presupuesto de ejecución material y las demás condiciones principales, tanto facultativas como económicas, á que habrá de satisfacer el proyecto definitivo de la línea, así como el plazo que deberá fijarse para su redacción.

»Se autoriza al Ministro de Fomento para que por cuenta del Estado pueda realizar el estudio de anteproyectos de líneas incluidas en el plan, surtiendo los mismos efectos que los estudiados por iniciativa de un particular ó entidad.

»Determinados el presupuesto máximo y las condiciones principales, el Ministro de Fomento abrirá un concurso con arreglo á aquél y éstas, marcando el plazo para la presentación de proyectos, de conformidad con lo acordado sobre el particular.

»Para tomar parte en el concurso deberá constituirse á favor del Estado un depósito de 150 pesetas por kilómetro de línea, el cual no se devolverá en los casos en que el Consejo de Obras Públicas declare que los proyectos correspondientes deben desecharse por notoriamente inexactos, erróneos, faltos de condiciones reglamentarias ó por no satisfacer á las fijadas en el anuncio del concurso.

»Se autoriza al Ministro de Fomento para que pueda estudiar, por cuenta del Estado, los proyectos de aquellas líneas para los que se hubieren declarado desiertos los concursos correspondientes, ó que no se hubiesen juzgado aceptables ninguno de los trabajos presentados en ellos.

»El proyecto que en definitiva elija el Gobierno, previo dictamen del Consejo de Obras Públicas, con las modificaciones que juzgue conveniente introducir, servirá de base á la subasta de la concesión que deberá anunciarse con una anticipación de dos meses, por lo menos, si la longitud de la línea no excede de 50 kilómetros, y con tres meses en caso contrario.

»A la vez que la elección del proyecto, se determinarán los plazos en que hayan de comenzar y terminar las obras, la fórmula de progreso de éstas y la suma á que asciende el 1 por 100 del presupuesto de ejecución material, que deberá ser depositado para tomar parte en la subasta, consignándose estas condiciones en el anuncio correspondiente.

»Art. 22. La subasta versará sobre la cuantía del interés garantizado y el plazo de la concesión.

»El dueño del proyecto que haya servido de base á la subasta tendrá el derecho de tanteo en ésta, ó el de que le sea aquél abonado por el concesionario, según tasación previamente verificada, que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

»Cuando el dueño del proyecto no ejerciere uso del derecho de tanteo, podrán ejercitarlo las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción de la línea, siempre que rebajen en un 20 por 100, por lo menos, el interés que figure en la oferta más ventajosa.

»No podrán ser expedidos los títulos de la concesión mientras el concesionario no garantice el cumplimiento de sus obligaciones, aumentando al efecto hasta el 5 por 100 del importe del presupuesto de ejecución material el depósito constituido para tomar parte en la subasta. Si dicho concesionario dejare transcurrir dos meses sin completar el depósito, se dejará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza, y se anunciará de nuevo la subasta de la concesión por el término de cuarenta días.

»El depósito del 5 por 100 será devuelto cuando estén ejecutadas obras cuyo valor sea el doble de su importe.

»Art. 25. El Gobierno podrá autorizar la explotación de una parte de la línea, aun cuando no se halle totalmente terminada, siempre que con ello no resulte comprometida la seguridad.

»Art. 38. Serán aplicables á los ferrocarriles estratégicos las disposiciones de los artículos 13, párrafo 2.º, 17 al 20 y 22 al 25 de la presente Ley.»

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan á ella.

Art. 2.º El artículo adicional de la

Ley quedará redactado en la forma siguiente:

«La cantidad que anualmente haya de satisfacerse por la garantía de interés que establece la presente Ley, no podrá exceder de 15 millones de pesetas.

»El orden de prioridad por el pago de los intereses, será el que resulte de las fechas de las Reales órdenes de concesión definitiva de las líneas.»

ARTÍCULO TRANSITORIO

Se publicará con la fecha de la presente una edición de la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos de 26 de Marzo de 1908, introduciendo en ella las modificaciones prescritas en la primera.

El Ministro de Fomento redactará un nuevo Reglamento, en armonía con la Ley reformada.

Las prescripciones de esta Ley se aplicarán en todos los casos en que al tiempo de su promulgación no estuvieren aprobados los proyectos de las líneas, quedando, sin embargo, dispensados los peticionarios, si así lo prefiriesen, del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 21 reformado, ateniéndose en su lugar á lo ordenado en igual artículo de la Ley de 26 de Marzo de 1903 y artículos aplicables del Reglamento correspondiente, siempre que dichos peticionarios tuvieran oficialmente presentados sus proyectos en el Ministerio de Fomento en la fecha de la promulgación de esta Ley.

Madrid, 9 de Marzo de 1911.—El Ministro de Fomento, Rafael Gasset.

ADMINISTRACIÓN CENTRAL

MINISTERIO DE HACIENDA

Dirección General del Tesoro público y Ordenación General de pagos del Estado.

LOTERÍA NACIONAL

Nota de los números y poblaciones á los que han correspondido los 21 premios mayores de los 1.003 que comprende el sorteo celebrado en este día.

NÚMEROS	PREMIOS EN PESETAS	ADMINISTRACIONES
4.181	250.000	Madrid.
10.307	100.000	Palma de Mallorca
4.706	60.000	Alicante.
10.365	6.000	Bilbao.
17.438	6.000	Valencia.
580	6.000	Linares.
7.807	6.000	Granada.
6.195	6.000	Madrid.
8.624	6.000	Madrid.
17.371	6.000	Burriana.
8.205	6.000	Madrid.
1.309	6.000	Almería.
3.569	6.000	Teledo.
10.326	6.000	Zaragoza.
2.345	6.000	Valladolid.
5.730	6.000	Baza.
13.056	6.000	Barcelona.
450	6.000	San Sebastián.
13.623	6.000	Coruña.
6.366	6.000	Vigo.
13.084	6.000	Almodovar del Campo.

Madrid, 10 de Marzo de 1911.

En el sorteo celebrado hoy, con arreglo al artículo 57 de la Instrucción general de Loterías de 25 de Febrero de 1893, para adjudicar los cinco premios de 125 pesetas cada uno, asignados á las doncellas acogidas en los establecimientos de la Beneficencia provincial de Madrid, han resultado agraciadas las siguientes:

Concepción Sánchez Gallego, Misericordia Casado Ramón, María Dolores Diego Madrazo, Martina Córdoba Martín, Alicia Juana Arango Garrido, del Asilo de Nuestra Señora de las Mercedes.

Lo que se anuncia para conocimiento del público y demás efectos.

Madrid, 10 de Marzo de 1911.—Por orden, Saturnino Santos.

PROSPECTO DE PREMIOS

para el sorteo que se ha de celebrar en Madrid el día 21 de Marzo de 1911.

Ha de constar de 38.000 billetes, al precio de 50 pesetas cada uno, divididos en décimos á cinco pesetas; distribuyéndose 1.314.040 pesetas en 1.947 premios de la manera siguiente:

PREMIOS	PESETAS
1 de	150.000
1 de	60.000
1 de	40.000
33 de 3.000...	99.000
1.608 de 500.....	804.000
99 aproximaciones de 500 pesetas cada una, para los 99 números restantes de la centena del premio primero.....	49.500
99 íd. de 500 íd. íd., para los 99 números restantes de la centena del premio segundo.....	49.500
99 ídem de 500 íd., íd. para los 99 números restantes de la centena del premio tercero.....	49.500
2 íd. de 2.500 pesetas cada una, para los números anterior y posterior al del premio primero.....	5.000
2 ídem de 2.000 ídem íd., para los del premio segundo.	4.000
2 ídem, de 1.770 para los del premio tercero.....	3.540
1.947	1.314.040

Las aproximaciones son compatibles con cualquier otro premio que pueda correspondér al billete; entendiéndose

con respecto á las señaladas para los números anterior y posterior al de los premios primero, segundo y tercero, que si saliese premiado el número 1, su anterior es el número 38.000, y si fuese éste el agraciado, el billete número 1 será el siguiente.

Para la aplicación de las aproximaciones de 500 pesetas, se sobreentiende que si el premio primero corresponde, por ejemplo, al número 25, se consideran agraciados los 99 números restantes de la centena; es decir, desde el 1 al 24 y desde el 26 al 100, y en igual forma, las aproximaciones del premio segundo y tercero.

El sorteo se efectuará en el local destinado al efecto, con las solemnidades prescritas por la Instrucción del Ramo. Y en la propia forma se harán después sorteos especiales para adjudicar cinco premios de 125 pesetas entre las doncellas acogidas en los Establecimientos de la Beneficencia Provincial de Madrid, y uno de 325 entre las huérfanas de militares y patriotas muertos en campaña que tuvieren justificado su derecho.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo, tienen derecho, con la venia del Presidente, á hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto á las operaciones de los sorteos. Al día siguiente de efectuados éstos, se expondrá el resultado al público por medio de listas impresas, únicos documentos fehacientes para acreditar los números premiados.

Los premios se pagarán en las Administraciones donde hayan sido expendidos los billetes respectivos, con presentación y entrega de los mismos.

Madrid, 25 de Noviembre de 1910.—El Director general, Eduardo Ródenas.

Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas.

Esta Dirección General ha dispuesto que por la Tesorería de la misma, establecida en la calle de Atocha, número 15, se verifiquen en la próxima semana, y horas designadas al efecto, los pagos que á continuación se expresan, y que se entreguen los valores siguientes:

Día 13 de Marzo.

Pago de créditos de Ultramar, reconocidos por los Ministerios de la Guerra, Marina y esta Dirección General; facturas corrientes de metálico, hasta el número 47.875.

Días 16, 17 y 18.

Pago de créditos de Ultramar, facturas corrientes de metálico, hasta el número 47.875.

Ídem íd. íd. en efectos, hasta el número 47.932.

Ídem de carpetas de conversión de títulos de la Deuda exterior al 4 por 100 en otros de igual renta de la Deuda interior, con arreglo á la Ley y Real decreto de 17 de Mayo y 9 de Agosto de 1898, respectivamente, hasta el número 32.384.

Ídem de títulos de la Deuda exterior presentados para la agregación de sus respectivas hojas de cupones, con arreglo á la Real orden de 18 de Agosto de 1893, hasta el número 3.045.

Ídem de residuos procedentes de conversión de las Deudas coloniales y amortizable al 4 por 100, con arreglo á la Ley de 27 de Marzo de 1900, hasta el número 2.330.

Ídem de conversión de residuos de la Deuda del 4 por 100 exterior, hasta el número 9.832.

Ídem de carpetas provisionales de la Deuda amortizable al 5 por 100 presentadas para su canje por sus títulos definitivos, con arreglo á la Real orden de 14 de Octubre de 1901, hasta el número 11.132.

Entrega de títulos del 4 por 100 exterior, emisión de 1900, por conversión de otros de igual renta de las emisiones de 1892, 1898 y 1899; facturas presentadas y corrientes; hasta el número 13.184.

Entrega de carpetas provisionales representativas de títulos de la Deuda amortizable al 4 por 100 para su canje por sus títulos definitivos de la misma renta, hasta el número 1.469.

Pago de títulos del 4 por 100 exterior, emisión de 31 de Julio de 1900, por conversión de otros de igual renta, con arreglo á la Real orden de 14 de Octubre de 1901, hasta el número 8.689.

Reembolso de acciones de Obras Públicas y Carreteras de 34, 20 y 55 millones de reales; facturas presentadas y corrientes.

Pago de intereses de inscripciones del semestre de Julio de 1883 y anteriores.

Ídem de carpetas de intereses de toda clase de Deudas del semestre de Julio de 1893 y anteriores á Julio de 1874 y reembolso de títulos del 2 por 100 amortizados en todos los sorteos; facturas presentadas y corrientes.

Entrega de títulos del 4 por 100.

Las facturas existentes en Caja por conversión del 3 y 4 por 100 interior y exterior.

Entrega de valores depositados en arca de tres llaves, procedentes de creaciones, conversiones, renovaciones y canjes.

Madrid, 10 de Marzo de 1911.—El Director general, Cenón del Alisal.

MINISTERIO DE FOMENTO

Dirección General de Obras públicas.

En cumplimiento de lo dispuesto en la convocatoria para el ingreso en el Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas, se ha señalado el día 21 del corriente mes para dar principio á los exámenes de los Aspirantes que han solicitado efectuar sus ejercicios en Valencia, debiendo concurrir en dicho día los interesados, á las nueve de la mañana, al local de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia.

Madrid, 9 de Marzo de 1911.—El Director general: P. O., R. G. Rendueles.