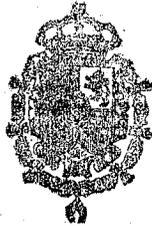


DIRECCIÓN-ADMINISTRACIÓN:
Calle del Carmen, núm. 29, principal.
Teléfono núm. 2.549.



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

GACETA DE MADRID

— SUMARIO —

Parte oficial.

Ministerio de Hacienda:

Real decreto autorizando al Ministro de este Departamento para que presente a las Cortes un proyecto de ley reduciendo a 50 céntimos de peseta por 100 kilogramos, los derechos que el Arancel vigente señala para el maíz que se importe.—Páginas 125 y 126.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley concediendo 28.988.269 pesetas 35 céntimos como suplemento de crédito al actual presupuesto del Ministerio de la Guerra.—Página 126.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de un suplemento de crédito y un crédito extraordinario, cuyas cantidades se indican, al presupuesto vigente del Ministerio de Marina y para atender a los gastos que se mencionan.—Páginas 126 y 127.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley elevando a 10.301.763 pesetas 21 céntimos, el crédito extraordinario de 6.669.293 pesetas 21 céntimos, concedidos a este Ministerio por Ley de 13 de Julio de 1907, para la construcción del nuevo edificio destinado a Dirección General y Administraciones Centrales de Correos y Telégrafos.—Página 127.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario de 250.000 pesetas al presupuesto vigente del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, para construcción de un Observatorio aerológico en la isla de Tenerife (Canarias), de una Estación aerológica en el Observatorio Central Meteorológico y para adquisición de aparatos e instrumentos con destino a los mismos.—Páginas 127 y 128.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario de 260.000 pesetas al presupuesto vigente del Ministerio de Fomento, con destino a los trabajos hidrológico forestales que han de realizarse en la cuenca del río Aragón.—Página 128.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de varios créditos extraordinarios, importantes en junto 2.834.279 pesetas 90 céntimos, al presupuesto de Obligaciones de los Departamentos ministeriales correspondiente al actual año económico, con destino al pago de obligaciones de ejercicios cerrados.—Páginas 128 a 130.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre emisión de 300 millones de pesetas en Deuda del Estado ó del Tesoro.—Páginas 130 a 132.

Ministerio de Fomento:

Real decreto autorizando al Ministro de este Departamento para que presente a las Cortes un proyecto de ley reformando los artículos 16 y 22 de la de Policía de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.—Página 132.

Otro ídem id. id. para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre las relaciones de las Compañías de ferrocarriles con su personal.—Páginas 132 a 136.

ANEXO 1.º—BOLSA.—OBSERVATORIO CENTRAL METEOROLÓGICO.—OPOSICIONES.—ADMINISTRACIÓN PROVINCIAL.—ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL.—ANUNCIOS OFICIALES del Banco Español de Crédito.—SANTORAL.

ANEXO 2.º—EDICTOS.

ANEXO 3.º—TRIBUNAL SUPREMO.—SALA DE LO CRIMINAL, Pliego 40.

SALA DE LO CIVIL.—Pliego 1.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Si M. el Rey Don Alfonso XIII (q. D. g.) S. M. la REINA Doña Victoria Eugenia y SS. AA. RR. el Príncipe de Asturias é Infantes Don Jaime, Doña Beatriz y Doña María Cristina, continúan sin novedad en su importante salud. De igual beneficio disfrutaban las demás personas de la Augusta Real Familia.

MINISTERIO DE HACIENDA

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros,
Vengo en autorizar al de Hacienda para que presente á las Cortes un proyecto de ley reduciendo a 50 céntimos

de peseta por 100 kilogramos, los derechos que el Arancel vigente señala para el maíz que se importe.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Réverter.

A LAS CORTES

Los muy deficientes resultados de la última cosecha en las provincias productoras de maíz, de tal modo influyen en el aumento de los precios, que el problema de las subsistencias, ya difícil por anteriores escaseces, se agrava cada vez más, precisamente para las clases menos acomodadas de algunas regiones, en las que el pan de maíz constituye el diario alimento de la mayor parte de sus numerosos habitantes.

En atención á estas circunstancias, las Corporaciones de las provincias aludidas han solicitado la franquicia ó la reducción de los derechos, y para apreciar los razo-

namientos aducidos, el Gobierno ha comprobado la exactitud de los hechos y ha examinado tan importante asunto con la atención que requiere toda intervención arancelaria, estimando que cumple uno de sus elementales deberes al acudir á las Cortes con la propuesta de la rebaja de los derechos de importación del maíz, como por iguales motivos se acordó en 25 de Noviembre de 1908, por entender que esta medida contribuirá al descenso inmediato de los precios en sensibles proporciones, y podrá favorecer la resolución del problema de las subsistencias, en la parte de mayor apremio, si las Corporaciones y particulares solicitantes cooperaren á la acción oficial con la organización de las compras y transportes.

Esta intervención, como todas las variaciones arancelarias, ha de afectar á los variados intereses que con la importación del maíz se relacionan, y de aquí que sea necesario atender á una apremiante necesidad, sin perjudicar el tráfico normal de otros productos, como los orujos, las melazas y demás primeras materias nacionales que se destinan á la obtención del alcohol.

Por tanto, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y autorizado por S. M., tiene la honra de someter á la decisión de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Desde el día siguiente á la promulgación de esta ley, se reduce á 50 céntimos de peseta por 100 kilogramos los derechos que el Arancel vigente señala para el maíz que se importe.

El Gobierno restablecerá los derechos de Arancel, si el resultado de la próxima cosecha diese un rendimiento igual, por lo menos, á la media del quinquenio, según los datos que publique el Ministerio de Fomento.

Art. 2.º La rebaja á que se refiere el artículo anterior, se aplicará también al maíz que esté pendiente de trámites de despacho, al que esté en depósito y se declare para consumo, y al que disfrute del almacenaje á que se refiere el artículo 110 de las Ordenanzas de Aduanas.

Art. 3.º Se prohíbe la destilación del maíz despachado con derechos reducidos.

Art. 4.º El Ministro de Hacienda dictará las disposiciones oportunas para el cumplimiento de esta Ley.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Cortes un proyecto de ley, concediendo 28.988.269 pesetas 35 céntimos, como suplementos

de créditos al actual Presupuesto de gastos del Ministerio de la Guerra.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

En el actual presupuesto del Ministerio de la Guerra, concurren á más de las mismas circunstancias que impusieron la necesidad de otorgarle en 1911 créditos extraordinarios y suplementos de crédito por 39.263.069 pesetas, otras nuevas derivadas de la más amplia organización de las fuerzas regulares indígenas del Norte de Africa y de las diversas y constantes concentraciones de tropas y movilizaciones de las unidades orgánicas en razón á las repetidas huelgas obreras y más principalmente, de la reciente ferroviaria, cuya gravedad en su desenvolvimiento no era fácil de prever que obligó al Gobierno á tomar medidas, no puestas hasta ahora en práctica, haciendo uso de las facultades que le concede la vigente ley de Reclutamiento.

Mantenido por estas causas en filas un contingente de Ejército muy superior al que sirvió para calcular el presupuesto de 1911, que hoy rige por autorización, é impuestas, por consecuencia de ello, las modificaciones de servicio, la mayoría de los créditos actualmente autorizados para su pago resulta notoriamente deficiente, imponiéndose la necesidad de arbitrar recursos para los capítulos y artículos del presupuesto que tienen más íntima relación con las fuerzas armadas, como son: haberes de personal, pluses, comisiones, diferencias de sueldo, subsistencias, acuartelamiento, hospitalidades, transportes y material de Ingenieros.

El importe de los créditos supletorios, al efecto, solicitados por el Ministerio de la Guerra, asciende á 28.988.269,35 pesetas, que el Gobierno considera urgente y necesario conceder, para lo cual el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y con la autorización de S. M., tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se conceden al actual presupuesto de gastos del Ministerio de la Guerra los suplementos de créditos siguientes:

Capítulo 3.º, Administración regional. Artículo único, Personal de Capitanías generales, Gobiernos y Comandancias militares y establecimientos regionales, 582.935,03 pesetas.

Capítulo 5.º, Cuerpos armados y servicios generales de personal.—Artículo 1.º Cuerpos armados, 16.481.219,11. Artículo 2.º, Reclutamiento del Ejército, pesetas 42.000. Artículo 3.º, Generales y asimilados sin destino determinado y en situación de cuartel, 101.000. Artículo 4.º,

Comisiones activas y extraordinaria del servicio, 900.000. Artículo 5.º, Establecimientos de Instrucción Militar, pesetas 101.200.

Capítulo 7.º Servicios generales de material.—Artículo único, Material de Ingenieros, 2.800.000.

Capítulo 10, Servicios de Administración.—Artículo 1.º Subsistencias militares, material de acuartelamiento, alumbrado y combustible, 2.948.679,96. Artículo 3.º, Hospitalidades y enfermerías militares, 184.000. Artículo 4.º, Transportes, 2.550.000 pesetas.

Capítulo 13, Servicios eventuales amortizables.—Artículo 2.º, Jefes y Oficiales en situación de Reemplazo y excedentes; Ayudantes de campo y órdenes; agregados militares en el extranjero; Comisiones liquidadoras y personal de las escalas de reserva no colocado, 2.317.235,25.

Art. 2.º El importe de 28.988.269,35 pesetas, á que ascienden los expresados suplementos de crédito, se cubrirá en la forma que determina el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda, para que presente á las Cortes un proyecto de ley sobre concesión al presupuesto vigente del Ministerio de Marina, de suplementos de crédito importantes 383.000 pesetas, al capítulo 6.º, artículo único «Fuerzas Navales», y un crédito extraordinario de 135.795 pesetas, para instalación y sostenimiento de la Escuela Naval.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

La situación de completo armamento en que á causa de las operaciones militares de Africa, han estado durante todo el año los buques de la flota; el abono de pluses á las dotaciones de los que han prestado servicio en aguas de Melilla y la circunstancia de no haberse podido aplicar los haberes de la marinería desembarcada á los buques de su procedencia, según dispone el artículo 5.º de la ley de Fuerzas Navales, hasta pasada la revista administrativa del mes de Febrero último, han determinado la imposibilidad de realizar la baja de 376.000 pesetas, que por licencias, hospitalidades y cambio de situación de los buques, se calculó en el capítulo 6.º, artículo único del actual Presupuesto del Ministerio de Marina, y al mismo tiempo la necesidad

de dos suplementos de crédito en el concepto general de «Eventualidades», con destino al pago de los servicios aludidos.

Por otra parte, el Real decreto de 21 de Octubre de 1911, autorizó al Gobierno de S. M., para que, en el transcurso del año actual, se procediera en el Apostadero de Cádiz á la reapertura de la Escuela Naval, habiéndose al efecto publicado la correspondiente convocatoria de ingreso, que ha de tener lugar en el presente mes, lo cual exige se autoricen los oportunos créditos para los gastos de instalación y de sostenimiento de aquella Escuela, durante tres meses.

A dichos fines, el Ministro que suscribe, habiendo cumplido con lo prevenido en el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública, según justifica el expediente que se acompaña, de acuerdo con el Consejo de Ministros y con la autorización de S. M., tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes, el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se concede al capítulo 6.º, artículo único del vigente Presupuesto de gastos del Ministerio de Marina, un suplemento de crédito de 183 000 pesetas, distribuido como sigue:

Para gastos imprevistos que puedan afectar al servicio de los buques, haberes en el extranjero y pluses, cuando correspondan reglamentariamente, y pago de bonificación á las estaciones de los buques en aguas de Melilla, 165.000 pesetas.

Para haberes de la marinería desembarcada por cambio de situación de los buques y estaciones torpedistas, 18.000 pesetas.

Art. 2.º Se limita á 176.000 pesetas la baja figurada al final del capítulo 6.º, artículo único del vigente Presupuesto del Ministerio de Marina, por licencias, hospitalidades y cambio de situación de los buques que necesiten carena durante el año.

Art. 3.º Se concede un crédito extraordinario de 135.795 pesetas, á un capítulo adicional del vigente Presupuesto de Marina, con destino á los gastos de instalación y de sostenimiento de la Escuela Naval, distribuido en tres artículos, en la siguiente forma:

1.º Para haberes del personal durante los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre del presente año, 17.045 pesetas.

2.º Consignación de material de la Escuela para los mismos meses, 18.750 pesetas.

3.º Gastos de instalación, 100.000 pesetas.

Art. 4.º El importe de los suplementos de crédito y del crédito extraordinario á que se refiere la presente Ley, se cubrirá en la forma que determina el ar-

tículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda Pública.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Cortes un proyecto de ley elevando á 10.301.763 pesetas 21 céntimos el crédito extraordinario de 6.669.293 pesetas 21 céntimos, concedido al Ministerio de la Gobernación por ley de 13 de Julio de 1907, para la construcción del nuevo edificio destinado á Dirección General y Administraciones centrales de Correos y Telégrafos.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

Per ley de 13 de Julio de 1907, se concedió al Ministerio de la Gobernación un crédito extraordinario de 6.669.293,21 pesetas á que ascendía el presupuesto aprobado para la construcción del edificio destinado á Dirección General y Administraciones centrales de Correos y Telégrafos.

Distribuido dicho crédito en los presupuestos generales del Estado de aquel año y los siguientes, hasta el actual, en el cual figuran como remanente 404.008 pesetas, no basta éste para la completa terminación del edificio, siendo indispensable para ello, según el nuevo presupuesto presentado por los Arquitectos Directores de las obras, que ha sido aprobado por el Ministerio de la Gobernación, un mayor crédito de 3.642.570,43 pesetas, del cual habrán de invertirse en el presente año 910.642,61 pesetas, quedando el resto para el próximo de 1913.

El mobiliario del nuevo edificio se ha presupuestado en 1.194.890 pesetas, divididas también en dos anualidades, la primera de 298.722,50 pesetas, y la segunda de 896.167,50 pesetas, cuyo servicio carece de crédito legislativo, existiendo la necesidad de otorgarlo.

Á los dos créditos se contrae el adjunte expediente tramitado con arreglo al artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, y en el mismo se funda el Ministro que suscribe para presentar á las Cortes, de acuerdo con el Consejo de Ministros y con la autorización de S. M., el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se eleva á 10.311.863,65 pesetas el crédito extraordinario de 6.669.293,21 pesetas concedido al Ministerio de la Gobernación por la ley de 13 de Julio de 1907, para la construcción del

nuevo edificio destinado á Dirección General y Administraciones centrales de Correos y Telégrafos, por la diferencia entre el presupuesto primitivo de obras y el definitivamente aprobado.

Art. 2.º De la cantidad á que asciende dicha diferencia se autoriza la inversión en el presente año de 910.642,61 pesetas como suplemento de crédito al de 404.008 pesetas, figurado en el capítulo 21, artículo único, concepto 1.º del actual presupuesto del Ministerio de la Gobernación, y el resto, ó sean 2.731.927,83 pesetas, en el ejercicio económico de 1913.

Art. 3.º Se concede al Ministerio de la Gobernación un crédito extraordinario de 1.194.890 pesetas, con destino á mobiliario del mismo edificio en construcción, de cuya suma se autoriza la inversión en el año actual de 298.722,50 pesetas con cargo á un capítulo adicional del vigente presupuesto de dicho Departamento y de 896.167,50 pesetas en 1913.

Art. 4.º El importe de los créditos que se conceden por esta ley, se cubrirá en la forma determinada por el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda, para que presente á las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario de 250.000 pesetas al presupuesto vigente del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, para construcción de un Observatorio aerológico en la isla de Tenerife, de una estación aerológica en el Observatorio Central Meteorológico, y para adquisición de aparatos é instrumentos con destino á los mismos.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

La construcción de un Observatorio y de una estación aerológicas en la isla de Tenerife y en el Observatorio Central Meteorológico, es consecuencia ineludible del compromiso internacional contraído en el Congreso celebrado en Mónaco en 31 de Marzo de 1909.

El importe de la obligación, comprendiendo la adquisición de instrumentos y aparatos, asciende, según presupuesto, á 801.637,21 pesetas, de cuyo total se juzgan necesarias para el presente año 250.000 pesetas, y como no existe crédito legislativo al cual puedan imputarse, el Ministro que suscribe, habiendo cumplido con lo dispuesto en la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública,

de acuerdo con el Consejo de Ministros y con la autorización de S. M., tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes, el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se concede á un capítulo adicional del vigente presupuesto del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes, un crédito extraordinario de 250.000 pesetas para todos los gastos que ocasione en el presente año la construcción de un Observatorio aerológico en la isla de Tenerife y una estación aerológica en el Observatorio Central Meteorológico, y para la adquisición de aparatos é instrumentos con destino á los mismos.

Art. 2.º El importe de este crédito extraordinario se cubrirá en la forma prevista por el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario de 200.000 pesetas al presupuesto vigente del Ministerio de Fomento, con destino á los gastos que ocasionen los trabajos hidrológico forestales que han de realizarse en la cuenca del río Aragón, exceptuando dichos trabajos de las formalidades de subasta y concurso públicos.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

La necesidad y urgencia de dar comienzo á los trabajos hidrológico-forestales que han de realizarse en el perímetro segundo de la sección primera de la cuenca del río Aragón, con objeto de evitar los peligros de los torrentes y aludes de aquella zona que amenazan el sitio donde ha de emplazarse la estación internacional del ferrocarril de Francia, por Canfranc, trabajos sin los cuales no ha de ser posible aquel emplazamiento, se deriva de un pacto de carácter internacional, ratificado por las Cortes, estándose en la obligación de arbitrar recursos para las obras que, como inaplazables, han de ejecutarse en el presente año, las cuales, por reunir las circunstancias exigidas por el apartado 3.º del artículo 55 de la vigente ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública, deben exceptuarse de las formalidades de subasta ó concurso.

El importe total de esta obligación, según el proyecto aprobado por el Minis-

rio Fomento, es de 1.258.000,83 pesetas, dividido en cuatro anualidades, ascendiendo la primera, correspondiente al presente año, á 200.000 pesetas, y para su cumplimiento se ha instruído el expediente que se acompaña, en el cual han informado favorablemente la Intervención General de la Administración del Estado y el Consejo de Estado en Pleno, con cuyos fundamentos el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y la autorización de S. M., tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se concede un crédito extraordinario de 200.000 pesetas á un capítulo adicional del presupuesto vigente del Ministerio de Fomento, con destino á los gastos que ocasionen en el año actual los trabajos hidrológico forestales que han de realizarse en el perímetro segundo de la sección primera de la cuenca del río Aragón, para la defensa contra los torrentes y aludes que amenazan el sitio donde ha de emplazarse la estación internacional del ferrocarril de Francia, por Canfranc.

Art. 2.º Se declaran dichos trabajos exceptuados de las formalidades de subasta y concurso públicos, como comprendidos en el apartado 3.º del artículo 55 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Art. 3.º El importe del suplemento de crédito á que se refiere el artículo 1.º se cubrirá en la forma determinada por el artículo 41 de la misma ley de Administración y Contabilidad.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Cortes un proyecto de ley sobre concesión de varios créditos extraordinarios, importantes en junto 2.834.279,90 pesetas, al presupuesto de obligaciones de los Departamentos Ministeriales correspondiente al actual año económico, con destino al pago de obligaciones de ejercicios cerrados.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

Por obligaciones de ejercicios cerrados de los Ministerios de Gracia y Justicia, Instrucción Pública, Fomento y Hacienda, se adeudan servicios que en junto importan 2.834.279,90 pesetas que hacen referencia á gastos por la imposición de

Capelos Cardenalicios á los Arzobispos de Sevilla y Valladolid; á suministros de víveres á los penados de Cartagena y Ocaña; á premios de concurso celebrado para la construcción del Instituto general y técnico de Castellón, aumentos de sueldos á los Catedráticos de los Institutos y Escuelas de Artes é Industrias y de Ingenieros Industriales de Barcelona, y dietas de oposiciones á Cátedras; á servicios generales de minas, montes, comercio y obras públicas, entre los cuales se comprenden como más principales el abono de 2.120.391 pesetas á la Compañía Trasatlántica por la diferencia entre la cantidad consignada en el Presupuesto de 1910 y la que le correspondía percibir en el mismo año, como subvención, y el importe de las dietas devengadas por el Presidente y Vocales de la Comisión especial para redactar el Código minero (acerca de la procedencia de pago de esta última obligación, el Gobierno somete íntegra la cuestión á la deliberación de las Cortes), y al abono de costas, indemnizaciones, gastos judiciales é intereses por nulidad de ventas y de cantidades indebidamente adjudicadas al Estado.

Todas estas obligaciones se hallan liquidadas habiéndose instruído para su pago los adjuntos expedientes, en los cuales se ha reconocido la necesidad y urgencia y se ha cumplido con los trámites establecidos en la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y con la autorización de S. M., tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes, el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se conceden los siguientes créditos extraordinarios á capítulos adicionales del actual presupuesto de obligaciones de los Departamentos ministeriales:

	Pesetas
Ministerio de Gracia y Justicia.....	77.378,33
Idem de Instrucción Pública.....	319.325,62
Idem de Fomento.....	2.256.388,81
Idem de Hacienda.....	73,80
Gastos de las Contribuciones y Rentas públicas.....	181.113,34
EN JUNTO.....	2.834.279,90

que se destinarán al pago de las obligaciones de ejercicios cerrados comprendidas en la adjunta relación.

Art. 2.º El importe de dichos créditos extraordinarios se cubrirá en la forma prevenida por el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

Relación de las obligaciones de ejercicios cerrados á que se refiere el proyecto de ley de esta fecha.

Ministerio de Gracia y Justicia.	
	Pesetas.
Para gastos de imposición de los Capelos Cardenales de los Arzobispos de Sevilla y Valladolid.....	50.000,00
A D. Ginés Martínez Cabe, por el importe de la cuenta de suministro de víveres á la Prisión de Estado de Cartagena, correspondiente al mes de Diciembre de 1908.....	18.991,93
A D. Luciano Gancedo Valdés, por ídem íd. de la Prisión de Estado de Ocaña, correspondiente al citado mes y año.....	8.986,35
	77.978,33
Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.	
	Pesetas.
Para abono de premio y acóstit reconocidos á los Arquitectos D. Francisco Tomás Traver, D. Lorenzo Gallego y D. Francisco de P. Cobos, en el concurso de proyectos para la construcción del edificio destinado á Instituto, Escuela Normal y Escuela de Bellas Artes de Castellón de la Plana, en 1910.....	14.912,14
Para el completo pago de los ascensos quinquenales dejados de percibir en 1910 por los Catedráticos de los Institutos generales y técnicos.....	29.626,19
Por igual concepto y servicio á los Profesores de las Escuelas de Artes é Industrias.....	13.693,49
A D. Juan Gutiérrez y Rodríguez, Habilitado del Tribunal de oposiciones á la Auxiliaría titulada Conservador de Herbarios del Jardín Botánico de esta Corte, por las dietas devengadas y no satisfechas, á los Jueces del expresado Tribunal en el mes de Noviembre de 1905.....	492,00
Al mismo, ídem ídem, á la ídem íd. Conservador de Cultivos del ídem íd. por las ídem íd. en el mes de Noviembre.....	492,00
Para abono de dietas devengadas y no percibidas en 1910 por los señores Jueces de varios Tribunales de oposiciones á Cátedras y Escuelas y para los demás gastos de dichos Tribunales.....	162.206,82
Para el mismo servicio en 1911.....	95.825,27
Para pago de los ascensos de antigüedad (quinquenios) devengados y no percibidos en 1910 por los Catedráticos de la Escuela de Ingenieros Industriales de Barcelona.....	2.077,71
	319.325,62

Ministerio de Fomento.	
	Pesetas.
Para dietas devengadas por los Ingenieros de Caminos D. Mariano Hernández y D. Carlos Díaz, afectos al Negociado de caminos vecinales, durante el mes de Diciembre de 1911.....	135,00
Para abono de gastos de traslación y dietas devengadas por personal facultativo de la Comisión encargada de redactar la colección de modelos de puentes económicos para caminos vecinales en los años 1910 y 1911.....	55,25
Ídem por igual servicio por personal facultativo afecto al Negociado de caminos vecinales, en los expresados años.....	141,80
Abono de dietas devengadas en 95 sesiones celebradas desde 15 de Marzo al 13 de Diciembre de 1910 y una en 10 de Enero de 1911, por el Presidente y seis Vocales de la Comisión especial para estudiar una legislación completa ó Código minero, á razón de 50 pesetas cada uno por sesión.....	33.600,00
A D. José Prieto, Ingeniero Jefe del distrito forestal de Almería, por gastos de traslado de residencia desde León á dicha capital, en 1910.....	205,68
A D. José Laguna Pérez, vecino de Zaragoza, por indemnizaciones correspondientes al año 1905, ocasionadas por daños y perjuicios procedentes del uso común en una finca de su propiedad.....	4.857,70
Al Habilitado del Distrito forestal de las Islas Canarias, por la cuenta de gastos de trabajos verificados en el vivero forestal de La Laguna, en el cuarto trimestre del año 1911.....	839,25
A la Compañía Transatlántica, por diferencia entre la cantidad consignada para pago del segundo semestre de 1900 y la que le corresponde percibir en el mismo año como subvención de servicios postales marítimos.....	2.120.391,00
Al Torrero jubilado D. Miguel Adrover, que se le adeuda en concepto de correo correspondiente á los meses de Octubre, Noviembre y Diciembre de 1910.....	92,00
Al Interventor de la Sección D. Juan José Cobián, en concepto de medio sueldo que le corresponde percibir desde 1.º de Julio de 1910 al 13 de Julio de 1911 como excedente, á su instancia, en el estatión del Cuerpo, en virtud de Real orden de 18 de Junio del año primeramente referido, con motivo de jurar el cargo de Diputado á Cortes, en el que cesó el 14 de Julio de 1911, por ingresar nuevamente al servicio del Estado.....	912,92

Pesetas.	
A los señores del Tribunal de exámenes para ingreso en el Cuerpo de Sobrestantes de Obras Públicas, durante los meses de Diciembre de 1910 y Julio de 1911, por dietas devengadas.....	1.755,00
Importe de los alquileres que se adeudan por el cuarto trimestre de 1910 á varios propietarios de casas oficinas ocupadas por Jefaturas de Obras Públicas y Divisiones hidráulicas.....	5.826,25
Importe de los alquileres que se adeudan por el cuarto trimestre de 1911 á varios propietarios de casas oficinas ocupadas por Jefaturas y Divisiones Hidráulicas.....	1.687,50
A la Compañía de Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, por un tren especial y alquiler á la Compañía del Norte de coches de su propiedad que hubo de agregar á dicho tren para el viaje de alta inspección de Valencia á Madrid y regreso, efectuado el 27 de Octubre de 1910.....	10.086,00
Abono á la Compañía internacional de coches-camas y de los grandes expresos europeos por alquiler de un coche-cama para el viaje de alta inspección de Madrid á Valencia y regreso, en los días 22 al 26 de Octubre de 1910.....	600,00
A la misma por el alquiler de 13 asientos de coches-camas en el viaje de alta inspección de Madrid á Sevilla y regreso, en los días 21 al 23 de Noviembre de 1910.....	317,05
Importe de las dietas devengadas por el Inspector general D. Eduardo Escalona y el Ingeniero D. Vicente Salinas en su viaje á París para asistir á las sesiones de la Comisión internacional para la construcción de los ferrocarriles transpirenaicos, en los meses de Noviembre y Diciembre de 1910.....	5.075,00
A la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España por un tren especial para el viaje de alta inspección de Valencia á Buñol y regreso, efectuado el 8 de Agosto de 1911.....	420,00
A la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante por un tren especial para conducir el break de la Dirección General de Obras Públicas, desde la estación de Atocha á la del Norte, el 1.º de Diciembre de 1911, cuyo importe consignó equivocadamente dicha Compañía como recorrido del break en la factura número 12, aprobada en 30 de Diciembre del expresa.	

	Pesetas.
do año, aprobándose esta diferencia de precio en la factura presentada.....	122,60
Abono de gastos de traslación y dietas devengadas por personal facultativo en viajes para asuntos del servicio en los años 1910 y 1911 de las provincias que se detallan en el expediente.....	5.287,24
Para ídem íd. de las Divisiones Hidráulicas del Duero, Guadiana, Miño, Pirineo Oriental y Segura.....	1.028,28
Ídem íd. de la segunda División de Ferrocarriles en Barcelona.....	97,04
Ídem íd. de la Dirección General de Obras Públicas..	129,40
Ídem íd. del Servicio Central Hidráulico.....	271,05
Ídem íd. de la Jefatura de estudio y construcción de las carreteras pirenaicas..	250,94
A D. ^a Petra Iriarte, heredera de D. Juan Calvo, por expropiación de terrenos ocupados por el tercer depósito de aguas del Canal de Isabel II.....	10.191,44
A la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, por los gastos de capitalización durante setenta y tres años de explotación del ramal de vía férrea de Albaterra á Torrevieja, correspondiente al haber del guarda encargado del paso á nivel de dicho ramal en la carretera de la de Novelda á Torrevieja, de la de Orihuela á la de Torrevieja á Balsicas en Alicante.....	15.931,42
A la Comisión Internacional Permanente de los Congresos de carreteras, residente en París, por la cuota correspondiente al año de 1910.....	4.000,00
A la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, por recorrido del <i>break</i> de la Dirección General de Obras Públicas en los días y á los puntos que en las cuentas presentadas por la misma se detallan..	3.191,75
A la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, por recorrido del <i>break</i> de la Dirección General de Obras Públicas en los días y á los puntos que en las cuentas presentadas por la misma se detallan.....	1.135,00
A la Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo á Zamora y de Orense á Vigo, por el recorrido del <i>break</i> de la Dirección General de Obras Públicas en los días y á los puntos que se detallan en la cuenta presentada por la misma..	1.450,25
A los Visitadores de la bajada al puerto de Pajares, por el concepto de indemnizaciones.....	26.305,00
	2.256.388,81

Ministerio de Hacienda.	Pesetas.
Abono de dietas al Abogado del Estado D. Sancho Rentero, por comisión del servicio desempeñada en la ciudad de Linares desde el 20 al 23 de Enero de 1910.....	73,80
Gastos de las Contribuciones y Rentas públicas.	
Para abonar al Regimiento Infantería de Valencia los pluses que devengaron las fuerzas del mismo durante los meses de Julio, Agosto y Septiembre de 1892, que estuvieron dedicadas á la persecución del contrabando y de la defraudación...	2.212,25
Abono de costas á D. ^a Rosa Simón Trills, en que fué condenado el Estado en la apelación interpuesta en autos sobre tercería de dominio.....	634,85
Abono de costas á D. Justo Fernández Ruz, representante de la sociedad mercantil Hijos de Agustín Alvargonzález, en que fué condenado el Estado en el pleito ordinario de mayor cuantía sobre reivindicación de una casa.....	1.579,02
Abono de alquileres al señor Marqués de Torre Pacheco, devengados y no satisfechos, por arrendamiento de la parte de un local destinado á oficinas de Hacienda, correspondientes á los meses de Agosto á Diciembre de 1905.....	456,25
Indemnizaciones de un censo y gastos judiciales á D. José Aléu Massanet y otros.....	11.958,95
Abono de intereses del 5 por 100 correspondiente á las sumas devueltas por nulidad de venta de varias fincas á favor de D. Benito Díez Martínez.....	4.906,88
Indemnización por varios terrenos en la Moncloa, á D. Isidro Benito Lapeña..	136.343,00
Abono á los herederos de D. Ignacio López Páramo por intereses al 5 por 100 correspondiente á la cantidad de 90.036,85 pesetas indebidamente adjudicada al Estado, por abintestato del causante.....	18.468,64
Gastos de locomoción y dietas devengadas por don Pascual Bosch Ribelles, durante el tiempo que estuvo presenciando la extracción de sal en las Salinas de Manuel, comisión que desempeñó por orden de la Dirección General del ramo, fecha 5 de Julio de 1901.....	1.741,00
Importe de 1.875 arpilleras para embalaje de los recibos de Contribuciones, que fueron suministradas por D. Pedro Audiñ y Compañía, en 23 de Octubre de 1911.....	2.812,50
TOTAL.....	181.113,34

RESUMEN

Ministerio de Gracia y Justicia.....	77.378,33
Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.....	319.325,62
Ministerio de Fomento.....	2.256.388,81
Ministerio de Hacienda.....	73,80
Gastos de las Contribuciones y Rentas públicas....	181.113,34
TOTAL.....	2.834.279,90

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

REAL DECRETO

De acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en autorizar al Ministro de Hacienda para que presente á las Cortes un proyecto de ley sobre emisión de 300 millones de pesetas en Deuda del Estado ó del Tesoro para cubrir el presupuesto de liquidación de Obligaciones corrientes y de ejercicios cerrados y para abonar en 1913 otras derivadas de compromisos contraídos.

Dado en Palacio á quince de Octubre de mil novecientos doce

ALFONSO.

El Ministro de Hacienda,
Juan Navarro Reverter.

Á LAS CORTES

Con el aumento de gastos producido por el ineludible cumplimiento de leyes votadas en Cortes, las operaciones militares del Norte de Africa, el desarrollo natural y constante de los diferentes servicios del Estado, han coincidido nuevas desgravaciones de tributos, creándose por consecuencia de todo ello una perturbación momentánea en el curso normal de la Hacienda pública.

No se ha debilitado, ciertamente, la recaudación en la generalidad de los tributos, antes bien, continúa, aunque lento, su creciente progreso.

El desarrollo adquirido desde 1902 á 1911 es desde 1.013 millones obtenidos en 1902 á 1.126 que se obtuvieron en 1910, deducidos los 45 millones producto de la negociación de las Obligaciones del Tesoro emitidas por ley de 29 de Julio de 1910 y á 1.152 que alcanzó la recaudación de 1911, deducidas asimismo las formalizaciones de la tercera parte del 80 por 100 de propios, ó sea un aumento de 140 millones, según lo demuestran las cifras siguientes:

1902: 1.013.271.067,07.
1903: 1.032.748.919,82.
1904: 1.033.204.929,58.
1905: 1.026.582.497,73.
1906: 1.094.445.682,84.
1907: 1.079.830.297.
1908: 1.072.126.620,70.
1909: 1.065.704.407,23.
1910: 1.126.073.167,58.
1911: 1.152.965.498,54.

Para formar juicio del aumento que los gastos han tenido, basta considerar que desde 1902 hasta 1911, los pagos ejecutados se han elevado de 966 millones á 1.173, ó sea 207 millones, según á continuación se expresa:

1902: 966.210.014,17.
 1903: 1.010.270.193,77.
 1904: 979.005.806,47.
 1905: 960.453.053,03.
 1906: 992.863.222.
 1907: 1.009.443.561,08.
 1908: 1.025.888.289,79.
 1909: 1.100.935.981,70.
 1910: 1.128.133.397,68.
 1911: 1.173.665.401.

Por la magnitud de estos gastos se explica que, una vez extinguidos los sobrantes de los presupuestos anteriores á 1909, resultarían insuficientes los ingresos ordinarios. De esta insuficiencia surgió en 1910 la necesidad de acudir al crédito público por medio de la Ley de 29 de Julio de dicho año, que autorizó la emisión de obligaciones del Tesoro hasta la suma de 81 millones de pesetas. Sólo fueron emitidos 45 millones, que si bien bastaron para cubrir los pagos en el mismo año ejecutados y aun para determinar un *superavit* en la liquidación del presupuesto de 43 millones de pesetas, no hubiera sido suficiente la totalidad de los 81 millones autorizados si se hubieren satisfecho en aquel año todas las obligaciones que pesaban ya sobre el Estado, las cuales pasaron á gravar los presupuestos de 1911 y el actual. Todavía agravaron más esta situación las insuficiencias de los créditos consignados en el presupuesto de 1911, cuyas ampliaciones y créditos extraordinarios se elevaron á 98 millones; y si bien es cierto que entre éstos, 42 pueden imputarse á los gastos de la guerra en concepto de suplementos, no lo es menos que los restantes, ó sean 56, fueron exigidos, en gran parte, por nuevas obligaciones legalmente contraídas, y por otras, de ejercicios cerrados.

Prorrogado el presupuesto de 1911 para el año de 1912, convirtiéndose en suma y compendio de las dificultades procedentes de los anteriores, ahora aumentadas por las que impone la fuerza de contratos vencidos y por aquellas otras que no liquidadas á su tiempo, pero asimismo inexcusables, perturban la marcha normal del presupuesto. Complíquese todavía más esta situación con las nuevas y obligadas operaciones militares en Africa y los constantes temores y realidades de las huelgas, de las cuales ha nacido la necesidad de mantener en filas un contingente de soldados no calculado ni cifrado en las evaluaciones de los gastos.

Este conjunto de dificultades ha obligado al Gobierno para cumplir los altos deberes que le impone la defensa de los intereses públicos á solicitar de las Cortes los créditos detallados en la relación número 1, y á conceder, en uso de las atribuciones que la ley le otorga, créditos

extraordinarios y suplementos de crédito, siempre dando cuenta al Parlamento, los que se comprenden en las relaciones números 2 y 3.

Sin ampliar más las precedentes consideraciones, fácilmente se comprenderá que es de todo punto indispensable por lo que al crédito del Estado importa, liquidar en el más breve tiempo posible todas las obligaciones pendientes de pago, cuyas relaciones detalladas con sus respectivos expedientes se acompañan, dotados de todos los requisitos que la ley de Administración y Contabilidad exige.

Evidente es que los recursos necesarios para esta liquidación no pueden pedirse al tributo en un plazo perentorio, y que por lo mismo es de todo punto indispensable acudir al crédito, según se ha hecho ya en circunstancias análogas á la presente.

Se cifran las obligaciones hasta este momento conocidas, en 274 millones. En esta suma están incluidas las obligaciones atrasadas, que comprenden no solamente aquéllas cuyo abono por diferentes causas no fué satisfecho en tiempo oportuno, sino también las anteriormente comprometidas, los suplementos de crédito y créditos extraordinarios que se han concedido por las Cortes ó por el Gobierno, los pendientes de la aprobación de las Cortes para los Ministerios de la Guerra, Marina y Fomento, y, por último, el reembolso de las obligaciones del Tesoro en circulación, cuya emisión autorizó la referida ley de 29 de Julio de 1910.

Satisfechas las obligaciones que el Tesoro tiene en descubierto y restablecida la normalidad hasta 1.º de Enero de 1914, quedará en el transcurso de 1913 desahogada la situación para proponer á las Cortes el plan del desarrollo de las actividades nacionales en la etapa que seguirá hasta el año 1921.

Reunidos en esta forma cuantos compromisos pesan hoy sobre el Estado, se propone el Gobierno liquidarlos y satisfacerlos, acabando de una vez con la perturbación que traen á la marcha normal del presupuesto, para poder dedicar toda su atención exclusivamente á la empresa de cubrir las obligaciones del porvenir, cuyo horizonte quedará despejado y limpio.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y autorizado por S. M., tiene la honra de someter á la deliberación de las Cortes el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para emitir y negociar en la forma que juzgue más segura, económica y conveniente para los intereses del Estado, en una ó varias veces, Deuda interior del Estado ó del Tesoro por las cantidades necesarias, á fin de obtener, al tipo que acuerde el Consejo de Ministros, hasta la suma de 300 millones de pesetas,

El Gobierno dará cuenta á las Cortes del uso que haga de la autorización.

El producto líquido que se obtenga de la negociación se destinará á satisfacer las obligaciones siguientes:

1.º Al pago de las obligaciones que se imputen en el presente año á los créditos extraordinarios y suplementos de crédito concedidos al presupuesto del Estado para 1912 por leyes especiales, al de los créditos extraordinarios y suplementos de crédito que, como comprendidos en las excepciones del párrafo 2.º del artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad, se han otorgado por medida gubernativa al vigente presupuesto, y que se aprueban por esta Ley, y al de las obligaciones de ejercicios cerrados y del actual presupuesto, comprendidas en los expedientes de créditos extraordinarios y suplementos de crédito que se encuentran en tramitación, importantes, según relaciones números 1, 2 y 3, pesetas 159.439.701,45. (Véase la GACETA correspondiente al día de mañana.)

Para que pueda efectuarse el pago de las obligaciones de ejercicios cerrados y del actual presupuesto, comprendidas en el último concepto del párrafo anterior, deberá dictarse la Ley exigida por el artículo 41 de la ley de Administración y Contabilidad de la Hacienda pública.

2.º A satisfacer en 1913 los créditos que, por obligaciones liquidadas, queden pendientes de pago en 31 de Diciembre del corriente año de los créditos extraordinarios y suplementos de crédito que quedan ya consignados; al completo pago en el próximo año, con cargo al presupuesto del Ministerio de la Gobernación, de las obras de construcción y mobiliario del edificio destinado en Madrid á Dirección General y Administraciones Centrales de Correos y Telégrafos, cuya obligación asciende para 1913 á 3.628.095,32; á satisfacer en el año 1913 los compromisos contraídos con cargo á los presupuestos siguientes:

Instrucción Pública.

Auxilios concedidos á los pueblos para la construcción de Escuelas; subastas celebradas para la construcción de edificios destinados á Instrucción Pública y restauración y conservación de monumentos artísticos ó históricos, importantes 5.393.292,32 pesetas, según relaciones adjuntas.

Fomento.

Obras nuevas, reparación y conservación de carreteras; obras nuevas de puentes; ferrocarriles transpirenaicos, secundarios y estratégicos; obras hidráulicas y expropiaciones, importantes 64.351.705 pesetas, conforme se detalla en relaciones que se acompañan á esta ley; y

3.º Al reembolso de 40.938.000 pesetas importe de las Obligaciones del Tesoro al 8 por 100 que se hallan en circulación, precedentes de las emitidas en virtud de la ley de 29 de Julio de 1910,

Art. 2.º Todos los pagos que se verifiquen en virtud de lo dispuesto en el artículo anterior, se llevarán á figurar á las secciones, capítulos y artículos correspondientes del presupuesto en ejercicio, en la fecha en que se ejecuten.

Las Obligaciones liquidadas por los conceptos expresados anteriormente, que queden pendientes de pago en 31 de Diciembre de 1913, se satisfarán en 1914, en concepto de Resultas, cubriéndose su importe con los recursos autorizados por esta ley.

Art. 3.º Los recursos que se obtengan por consecuencia de la misma autorización, se ingresarán á medida que se realicen, con aplicación á Rentas públicas, sección 5.ª, Recursos del Tesoro.

Para todos los gastos de la emisión y negociación se considerará comprendido el necesario crédito en la sección 3.ª, Obligaciones generales del Estado, del presupuesto.

En 31 de Diciembre de cada año, se deducirá de los ingresos, pasándolos al presupuesto siguiente, el importe de las Obligaciones para las que se hayan obtenido recursos y queden pendientes de pago al finalizar el ejercicio, á fin de establecer la necesaria compensación en las liquidaciones de los respectivos presupuestos.

Art. 4.º Por el Ministerio de Hacienda se dictarán las disposiciones complementarias para la ejecución de esta ley.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Hacienda, Juan Navarro Reverter.

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 reformando los artículos 16 y 22 de la ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Dado en Palacio á once de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Miguel Villanueva y Gómez.

Á LAS CORTES

Con audiencia de los Altos Cuerpos consultivos de la Nación y con arreglo á la ley de Bases de 29 de Diciembre de 1876, se promulgó en 23 de Noviembre siguiente la ley de Policía de Ferrocarriles, cuyo título 5.º se ocupa y está singularmente consagrado á los delitos y faltas especiales contra la seguridad y conservación de los Ferrocarriles. No pudo entonces—porque nada hacía sospechar de su futura existencia—prever el legislador esos atentados, más graves ciertamente, que con el nombre francés de actos de *sabotaje* han tomado ya carta

de naturaleza en la delincuencia antisocial de nuestros días y, claro es, que si la precitada ley al articular los delitos especiales en materia ferroviaria, ofrece este vacío, todavía es más deficiente el Código Penal, inspirado en los criterios individualistas á la sazón imperantes en el derecho y en la economía política. El andar de los tiempos, así como ha traído al derecho privado nuevas orientaciones inspiradas en el criterio, no socialista, sino social, para instituciones fundamentales como la propiedad y la familia, ha creado también nuevas formas de delincuencia de carácter social, no sospechados siquiera en aquellos viejos textos legales, timbres de gloria, ciertamente, para los esclarecidos jurisconsultos que, inspirados en las concepciones reinantes en el derecho y en la economía de su tiempo, á ellas respondieron cumplidamente.

Excedería de la competencia del Ministerio de Fomento definir la compleja materia de los delitos antisociales con toda su varia y extensa complejidad; materia es ésta que, por entero, corresponde á quienes hayan de proponer, inspirándose en los nuevos criterios, la reforma del Código Penal.

Pero, en cambio, lugar adecuado es el título 5.º de la ley de Policía de Ferrocarriles, reformando alguno de sus artículos, para dar cabida en el nuevo texto de los mismos á esas formas de delincuencia antisocial que actúa, singularmente, en el transporte ferroviario.

Es notorio que la destrucción, el destrozo, la inutilización del material ferroviario fijo ó móvil, es una de las armas con mayor violencia ejercitadas por el sindicalismo revolucionario, y si uno de sus propagandistas, Mr. Guerard, pudo decir en el Congreso de ferroviarios de Rennes, entre el aplauso de los allí reunidos que, «con 10 céntimos de un producto determinado es fácil inmovilizar las locomotoras», la doctrina ha hecho tales progresos, no obstante la oposición formulada por voces tan autorizadas como la de Jaurés y Legion, que ha podido registrar la estadística en un año tan sólo 1.278 actos de *sabotage* en Francia, y por desgracia, en nuestra patria los tristes sucesos desarrollados en algunas provincias en 1909 y 1911, demuestran la eficacia de esa propaganda criminal y la necesidad de su enérgico remedio. Por ello, el Ministro que suscribe, en la esfera propia de su competencia y limitándose sólo á intensificar la eficacia de varios artículos de la ley de Policía de Ferrocarriles, comprendiendo en su texto las nuevas formas de esa delincuencia, sólo en cuanto actúa en los ferrocarriles, tiene el honor de proponer su reforma mediante la presentación del siguiente proyecto de ley.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—Miguel Villanueva y Gómez.

PROYECTO DE LEY

Artículo único. El artículo 16 de la ley de 23 de Noviembre de 1877, se redactará de la siguiente forma:

Art. 16. El que voluntariamente y utilizando cualquiera clase de medios ó procedimientos destruye, deteriora, inutilice poniéndolos inservibles, los instrumentos, aparatos ó cualquier material inherente á la vía ferrea; ó el que hubiere intentado simplemente ese mismo destrozo, deterioro ó inutilización, será castigado con la pena de prisión correccional aplicada por los Tribunales en sus diversos grados, según las circunstancias del delito.

Cuando los actos mencionados en el párrafo precedente hubieran puesto en riesgo la vida ó la seguridad de las personas, la pena será de presidio.

Las penas señaladas en los párrafos precedentes, serán aplicadas por los Tribunales en sus grados máximos, á los que sin ser agentes, funcionarios ú obreros del servicio ferroviario, excitaran á la ejecución de los actos antes definidos ó dieran instrucciones precisas para su realización.

En igual grado se aplicarán dichas penas cuando el agente de dichos actos fuere empleado ú obrero, cualquiera que sea su clase y categoría, del servicio ferroviario.

El artículo 22 de la propia ley quedará redactado en la siguiente forma:

Art. 22. Con las mismas penas, ó sean las señaladas en el artículo 21, serán castigados los maquinistas, fogoneros, conductores, guarda-frenos, Jefes de estación, telegrafistas y demás dependientes encargados del servicio y vigilancia de la vía, que abandonen el puesto durante su servicio respectivo, ó bien cuando no se presentaren en el momento preciso á cubrir los relevos que les correspondieren por el servicio que les está señalado.

Con iguales penas se castigará á los encargados de relevar á dichos funcionarios en sus servicios respectivos, que teniendo causa legítima que lo impida, no la manifestase justificadamente con la necesaria anticipación.

Si por este abandono ó la no presentación á su tiempo, se produjera ó resultasen perjuicios á las personas ó las cosas, serán castigados con las penas de prisión correccional ó presidio.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Fomento, Miguel Villanueva y Gómez.

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 sobre las relaciones de las Compañías de Ferrocarriles con su personal.

Dado en Palacio á once de Octubre de mil novecientos doce.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
Miguel Villanueva y Gómez.

Á LAS CORTES

El régimen y porvenir de los Caminos de Hierro hállase íntimamente ligado á los intereses generales de la Nación: las cuestiones que les afectan, no pueden estimarse nunca ajenas á la intervención del Estado, y tan censurable sería en los Gobiernos desinteresarse de ellas, como tomarlas para la plataforma política. Ora se admita que la industria de los transportes ferroviarios es una industria ordinaria, sujeta como todas á la ley económica de la oferta y de la demanda, libre, por tanto, en sus desarrollos, encontrando en la competencia el único temperante y correctivo á esa libertad, ora se considere el transporte ferroviario de viajeros y mercancías como un servicio público atendido por el Estado, ora se integren ambas concepciones al advertir su especial naturaleza, siempre resaltará el carácter público de tales servicios. Y si en el primero de los supuestos apuntados, el Estado no deberá intervenir más que en los límites de sus poderes generales de policía, y en el segundo, se desarrollarán aquellos servicios bajo la dependencia y dirección absoluta de los Gobiernos, la realidad económica y jurídica en la generalidad de las naciones, dando la preferencia al tercer sistema. ó sea al de las concesiones por el Estado, con las consiguientes cautelas y garantías de intervención oficial, en todos los sistemas, en cual más en cual menos, en ninguno se niega la del Estado.

Vano empeño sería rechazarla; antes bien, la realidad presente abona con sus postulados que sea más eficaz y directa cada día. La misma historia del derecho ferroviario, coincidente en sus orígenes con el apogeo y plena florecencia de las doctrinas individualistas defensoras de la abstención del Estado en el orden económico y social, demuestra de qué suerte los Gobiernos consideraron siempre transitoria la explotación de los servicios de ferrocarriles por las Compañías concesionarias, y como para tutelar y garantizar el interés público, aun durante ese período de explotación, establecieron sin excepción alguna la intervención oficial.

Demuéstrase con ello su legitimidad, abonada además por el propio derecho del Estado, no sólo por la suprema razón del *salus populi*, que la justificaría siempre, sino que se evidencia con claridades de luz meridiana al considerar su coparticipación en el dominio de estos poderosos instrumentos de la riqueza pública; porque si las concesiones á las Compañías constructoras y explotadoras están limitadas por el plazo de noventa y nueve años, á cuyo término revertirá al Estado la plena propiedad, es indudable

que aquéllas sólo tienen el usufructo parcial de tal riqueza, y que su condición jurídica es la del usufructuario, que ve siempre limitados sus derechos por los del dueño. Si cupiera invocar analogías entre las instituciones del derecho público con las del derecho privado, sin agravio de las realidades jurídicas, bien pudiera decirse que si á las Compañías de ferrocarriles les pertenece temporalmente el dominio útil de los mismos, corresponde al Estado su dominio directo.

Y no alteran ciertamente la doctrina consignada las pocas líneas que con arreglo al Decreto-ley de 1868 se concedieron á perpetuidad, pues si es principio de lógica que la excepción confirma la regla general, aun dentro de aquellas concesiones subsiste siempre la intervención oficial.

Por otra parte, la historia de los ferrocarriles demuestra en todas las naciones, pero singularmente en nuestra patria, la cooperación activa del Estado en la construcción de las grandes redes ferroviarias. Prescindiendo del primer período, de los tres en que puede considerarse dividida nuestra historia ferroviaria, y aun sin prescindir de él, en los proyectos de Bravo Murillo de 1848; de Seijas Lozano de 1850; en el notabilísimo informe de 1844, piedra miliar en nuestro derecho ferroviario, afirmase ese condominio del Estado, aun en los casos de concesiones á Compañías ó Empresas, pues para los ilustres Ingenieros que suscribieron aquel luminoso dictamen, el ideal es la construcción y explotación de las líneas por el Estado, para obtener de ellas el mayor efecto útil. En 1849 iniciase por el Estado español el auxilio directo á las Empresas constructoras con la concesión al ferrocarril de Langreo de la garantía del interés de un 6 por 100 á los capitales invertidos en la construcción, subsidio reemplazado por una subvención directa de 410.000 escudos en metálico, en 1850. A partir de este período, el sistema de la subvención se generaliza de tal suerte, que durante el segundo, verdaderamente fructífero para el desarrollo de los ferrocarriles, las subvenciones, hasta 1868, ascienden las satisfechas á 349.424.807,80 pesetas y las pendientes de pago á pesetas 108.639.942,73, resultando, teniendo en cuenta los kilómetros concedidos hasta aquella fecha, que la subvención fué de 62.500 pesetas por kilómetro. Durante el período revolucionario, y cuando florecían en la literatura oficial y en los propósitos del Gobierno las doctrinas individualistas en su mayor crudeza, doctrinas que supone en el derecho ferroviario de aquella época la perpetuidad en las concesiones, la libertad en el proyectar y en el construir y la tarifa libre, la realidad maestra de la vida y destructora de todo idealismo que no tenga su base en ella, rectificó tales anhelos, y la ley de 2 de Julio de 1870

fija en 60.000 pesetas por kilómetro la subvención á las nuevas líneas, y los que habían calificado aquélla como germen inagotable de inmoralidad, fueron quienes más subvenciones concedieron, pues desde 1869 á 1872, la subvención media anual concedida fué de 48.297.024 pesetas, y la pagada ascendió á 35 millones.

Iniciada en 1877 con la ley general de Ferrocarriles de 29 de Noviembre la legislación vigente, afirmase en ella con perfecta claridad la cooperación del Estado en la construcción de las vías férreas, no sólo por la vigencia y mayor vigor que se da al sistema de subvenciones, sino con la serie de privilegios y exenciones generales que se otorgan á las Empresas concesionarias de interés general, entre las cuales sobresalen por su trascendencia económica las concesiones gratuitas de los terrenos de dominio público y las franquicias arancelarias, que unidas á las subvenciones acordadas con toda la fuerza imperativa de la ley, integran un conjunto tal de positivos valores que bien podría estimarse en un 25 por 100 de su valor total la participación aportada por el Estado español en el capital representado por nuestra red ferroviaria.

Recuérdanse estos hechos para justificar el derecho del Estado á intervenir á título de copartícipe en el capital de las Empresas, en las relaciones de éstas con el elemento trabajador, que se concretan en los Reglamentos dictados por las Compañías, estatuyendo los derechos y las obligaciones de su personal.

Por esto, cuando tales Estatutos son objeto de reclamaciones, y en Congresos y Conferencias se demanda á las Compañías su reforma y se formulan conclusiones que se elevan al Gobierno, éste, por su primordial deber, en cumplimiento de sus funciones jurídicas por nadie negadas, porque obra de justicia es examinar y resolver lo que en derecho proceda en esas reclamaciones, y además por su propio interés, por la demostrada participación que tiene en el capital, al intervenir en el conflicto, al someter á su revisión aquellos Estatutos y Reglamentos, no solamente ejercita un derecho, sino que cumple y atiende á una inexcusable obligación.

Indúcese de lo expuesto la justificación de este proyecto de ley, por el que habrán de someterse, si las Cámaras lo aprueban y lo sanciona S. M., á revisión por el Ministerio de Fomento los Reglamentos definidores de las relaciones jurídicas entre las Compañías de ferrocarriles y su personal, sin que semejante revisión pueda tacharse de intervencionismo excesivo.

Con este motivo podrán ser objeto de merecido estudio las aspiraciones del personal ferroviario relativas á la retribución de su trabajo, á sus pensiones de retiro, á su inamovilidad condicionada

y á otras mejoras, que juntamente con los derechos, por múltiples conceptos respetables, de las Compañías, deben resolverse de una manera armónica, como fundamento de una paz necesaria entre estos elementos, igualmente indispensables para la buena marcha del servicio público.

De los supuestos que anteceden es fácil deducir la consideración que merecen al Ministro que suscribe los agentes y obreros ferroviarios. Estímalos no como empleados ú obreros al servicio de una Empresa particular cualquiera, á los cuales puede ésta imponer sus condiciones ó pactar libremente con ellos sus estipulaciones contractuales, sino que, por el contrario, les considera como á sus propios funcionarios en cuanto desempeñan un servicio de carácter público.

Y sin duda porque en el fondo de la relación contractual palpitaba esta misma idea del servicio público, las Empresas y Compañías ferroviarias consideraron siempre á sus obreros y agentes—preciso es rendirlas este homenaje de justicia y de verdad—de modo bien distinto á la manera y trato que á los suyos dieran las Empresas de otra clase.

Acreditado así la inamovilidad relativa de que siempre gozó este personal; sus salarios y sueldo en proporción mayores; las instituciones de previsión, beneficencia y de cooperación establecidas en su provecho; las gratificaciones y sobresueldos, que con el nombre de dietas, indemnizaciones y primas suele concedérsele. Pero con ser mucho todo esto, en la lucha por el mejoramiento de las clases obreras, no consideran los ferroviarios satisfecho su ideal y en los conflictos que esas mismas luchas provocan, al apelar á la huelga como arma de combate, inflieren daños á intereses sociales y colectivos mucho más altos que los intereses puramente mercantiles ó industriales de la Compañía ó de la Empresa á quien sirven. Y como esos intereses de la colectividad están muy por cima del interés de clase, respetable cuanto se quiera, pero interés al cabo y al fin parcial y limitado, que debe subordinarse al de aquélla, de ahí que así en el orden puramente especulativo en que se mueven publicistas y sociólogos, como en el orden práctico en que los Gobiernos actúan, se reputa hoy como inadmisibles la huelga de los obreros de los ferrocarriles. Así ha podido calificarla gobernante tan radical y nada sospechoso para las clases obreras como M. Briand al presentar á las Cámaras francesas, en 22 de Diciembre de 1910, un proyecto de ley inspirado en las legislaciones canadiense é inglesa.

De antemano sabe el Ministro que suscribe al considerar de ese modo la huelga ferroviaria, estableciendo para las que de este género se promuevan las sanciones punitivas más adecuadas, que se le ha de motejar de reaccionario y servidor del

capitalismo y de la plutocracia; como no ignora tampoco la censura acerba que merecerá este proyecto, cuando por él se obliga á las Empresas y Compañías á que sometan á la revisión del Gobierno los Estatutos y Reglamentos que definan sus relaciones jurídicas con el personal á su servicio, tachando esta propuesta de atentatoria á la sagrada autonomía de la personalidad jurídica y á los fueros de la libertad contractual; pero descontadas estas críticas y desoyendo el clamoreo de los intereses aspira á servir el más legítimo, aquel que tiene señorío sobre todos, el interés de la Nación.

Abonan las finalidades de este proyecto de ley, además de las razones apuntadas, sugeridas por la propia convicción, el ejemplo de las legislaciones de los países más adelantados en la ordenación de aquellos Estatutos concernientes á lo que pudiera llamarse el derecho de los obreros ferroviarios, porque importa declarar, que al impedir la huelga, no se intenta desconocer ni menoscabar la legitimidad de las reivindicaciones obreras, antes bien si se les priva del arma de combate que la huelga supone, se condiciona jurídicamente el ejercicio de esas reivindicaciones, rodeándolas de garantías tales, que aseguren por modo pacífico y normal el éxito de las mismas, cuando tengan en su abono la justicia ó simplemente la equidad.

Son naciones como los Países Bajos, de legislación tan liberal, quienes en su Ley de 11 de Abril de 1910, castigan con prisión y multa á los funcionarios del servicio de ferrocarriles que se declaren en huelga ó á los que la fomenten y la organicen.

Es Suiza, de legislación tan democrática, quien en su Ley de 15 de Octubre de 1897 asimila por el artículo 12 los funcionarios de ferrocarriles á los de la Confederación, no reconociéndoles, por lo tanto, el derecho á la huelga. Son Australia y Nueva Zelanda los países más adelantados en materia de legislación obrera, quienes han reputado ilícitas las huelgas ferroviarias, privando de su empleo y declarando desposeídos de todos sus derechos á los funcionarios, agentes ú obreros que se declaren en huelga. Son Alemania, donde el servicio ferroviario está militarizado, é Italia, que siguió ese ejemplo á raíz de la huelga famosa de 1905, y hasta la futura legislación francesa, de la cual es elocuente testimonio el proyecto de M. Briand, hállase orientada en tendencias parecidas.

La sustitución progresiva de la huelga por el arbitraje es el ideal que, con rara unanimidad, señalan sociólogos y publicistas, concretado ya por fortuna en el derecho positivo contemporáneo de las naciones guía y maestras en este linaje de problemas. Así en Suecia, el Estado ha regulado el contrato de trabajo de los obreros ferroviarios con el Sindicato na-

cional de los mismos, estableciendo la duración de la jornada y el salario mínimo. Las diferencias que puedan surgir en lo sucesivo, se resolverán por un Tribunal arbitral que ofrece cuantas garantías pudieran apetecerse de imparcialidad y de justicia. En los Estados Unidos, ya en 1898 por la Ley de 1.º de Junio, se organizó un procedimiento de mediación y de arbitraje para solucionar las huelgas ferroviarias.

En el Canadá la ley de 10 de Julio de 1903 se inspira en procedimientos semejantes, y análogas tendencias revela el proyecto de ley presentado á las Cámaras en Julio de 1907 en la República Argentina. En Inglaterra, si de derecho no existen el arbitraje y la conciliación, de hecho florecen con vida robusta y lozana como engendrados en aquel amplio espíritu de libertad propio del país que ha traído al Derecho moderno el *self government*, con la base del *self-help* para la vida individual. Y así ha podido pactarse entre obreros y Empresas el acuerdo que tiene carácter obligatorio de someter á la conciliación y al arbitraje las diferencias colectivas que surjan entre unas y otras. Este acuerdo podrá ser denunciado por las partes mediando un plazo de doce meses, pero este derecho no podrá ser ejercitado ni utilizado hasta que hayan transcurrido seis años, durante los cuales la vigencia del sistema establecido haya demostrado sus resultados. Y estos hasta ahora han sido tan admirables, que según testimonía el Rapport del Boar of Trade, ingresadas ó adheridas al Convenio 49 Compañías ferroviarias, se resolvieron 10 diferencias colectivas por la vía ordinaria, 27 por las oficinas de conciliación, 14 por las oficinas centrales y ocho por el Tribunal arbitral.

Entiende el Ministro que suscribe, robustecidos con ejemplos tales el propósito y la orientación inspiradores de este proyecto, que si se impide á los obreros ferroviarios la declaración de la huelga, no es ciertamente para favorecer á las Empresas y Compañías. Sinceramente cree tutelar y defender mejor con este proyecto los derechos de los obreros, toda vez que el Estado establece su intervención obligando á aquéllas á someter á la revisión del Ministerio de Fomento los Estatutos donde se concreta su relación jurídica con el personal integrado por sus obreros y agentes, relación jurídica que, en definitiva, no es más que el contrato de trabajo con todos sus amplios desenvolvimientos.

La solución de las diferencias que puedan surgir, encomiéndose á Juntas de conciliación, constituidas por las representaciones libremente designadas y elegidas por las partes. Se aspira con ello á que la solución la busquen los interesados mismos, respetándose así los fueros de su libertad. Sólo cuando no haya avenencia, cuando el acuerdo no sea posible,

actuará el Tribunal arbitral, y ante élla Junta de conciliación expondrá los orígenes de la diferencia, las pretensiones de ambas partes y las dificultades que hayan impedido llegar á una solución y que obligan á esperar ésta del laudo del Tribunal arbitral. La composición de éste, formado por el Ingeniero-Jefe de la División de Ferrocarriles á que pertenezca la línea ó Compañía donde hubiera surgido la diferencia colectiva ó individual que se trata de solucionar, un Diputado y un Senador, que serán elegidos por el Congreso y por el Senado al comienzo de cada legislatura, y dos individuos designados por el Instituto de Reformas Sociales, presididos todos por un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, parece que ofrecerá sobradas garantías para que obreros y Compañías hayan de tener confianza en la justicia y en la equidad de sus laudos.

Claro es, que esta misma respetabilidad del Tribunal, juntamente con el propósito de defensa de los intereses sociales, impone la fuerza obligatoria del laudo para ambas partes. Y como pudiera ocurrir en algún caso que ese laudo aumentase las cargas de la Compañía, dificultando su vida económica, entonces mediante la presentación del oportuno proyecto de ley, propondrá el Gobierno al Poder legislativo las necesarias compensaciones para aquélla.

Finalmente, siendo las pensiones de retiro y de invalidez una de las más hermosas creaciones de las Compañías en favor de su personal, en los casos en que éste contribuya con sus descuentos al acrecentamiento de sus fondos, tendrá, por medio de los Delegados que nombrare, la debida fiscalización, y en todo caso se nutran estas cajas por los desembolsos de las Compañías exclusivamente ó coadyuve á su formación ó sostenimiento el personal al servicio de aquéllas con sus cuotas voluntarias ú obligatorias, estarán bajo la inspección del Instituto Nacional de Previsión, y como en plazo no lejano, al revertir al Estado la plena propiedad de las líneas, tendrá éste que tomar sobre sí las obligaciones por aquéllas contraídas, á partir de la promulgación de esta Ley y para el personal que ingrese al servicio de aquéllas, las pensiones se fijarán por acuerdo de las Compañías y el Estado ó con arreglo á las normas establecidas en la Ley y Reglamento que regulan el funcionamiento de dicho Instituto.

Tal es, en síntesis, la razón de ser y los fundamentos que abonan el proyecto de ley que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la deliberación de las Cortes, para que ellas, con su sabiduría, lo mejoren y perfeccionen, requiriendo para ello el concurso de todas las opiniones, puesto que no se trata de una obra política en el sentido estricto y usual de la palabra, sino de propósito de coordi-

nación de intereses, de armonía y de paz social.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—Miguel Villanueva y Gómez.

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.º Dentro del plazo de un mes, contado desde la fecha de la promulgación de esta ley, las Compañías concesionarias de ferrocarriles presentarán en el Ministerio de Fomento los Reglamentos relativos al ingreso, ascenso, régimen, disciplina y separación, aplicables á las diversas clases y categorías del personal ferroviario, así como los Estatutos y Reglamentos de sus Cajas de pensiones.

Dentro del mismo plazo presentarán también los Estatutos que regulen la relación jurídica, ó sea el contrato de trabajo entre las Compañías y las diversas clases del personal á su servicio.

Podrán las Compañías acompañar á sus Estatutos y Reglamentos, Memorias justificativas de los sistemas adoptados en aquéllos por las mismas para regular los derechos y obligaciones del personal.

Art. 2.º Una Comisión, compuesta de los Ingenieros Jefes de las Divisiones de Ferrocarriles residentes en Madrid, del Presidente del Consejo de Obras Públicas, del Decano del Colegio de Abogados de Madrid y de dos Vocales obreros del Instituto de Reformas Sociales, presididos por el Director general de Obras Públicas, examinará en el plazo de un mes los Estatutos y Reglamentos á que se refiere el artículo anterior, proponiendo su aprobación al Ministerio de Fomento, ó la reforma que, á su juicio, conviniera introducir en aquéllos.

Art. 3.º Si la Comisión propusiera alguna reforma, el Ministro lo notificará á la Compañía que corresponda, concediéndola un plazo prudencial para que formule las observaciones que tenga por conveniente, y el Ministro, en caso de discordia, previo informe del Consejo de Estado en pleno, resolverá sin ulterior recurso.

Art. 4.º Los Estatutos y Reglamentos de las Cajas ó servicio de pensiones de las Compañías que los tuvieren establecidos, se remitirán al Instituto Nacional de Previsión para que éste dictamine acerca de las bases de las pensiones acordadas.

Con el resultado de dicho informe, el Gobierno concertará con las Compañías las condiciones de los retiros y pensiones, teniendo en cuenta la reversión de las líneas ó las circunstancias especiales de cada concesión.

Art. 5.º Si las Cajas se nutrieren con cuotas voluntarias ú obligatorias del personal de las Compañías, tendrá éste la debida fiscalización en las mismas.

Art. 6.º Se establecerán en Madrid ó en la capital donde tuvieren su domicilio social las Compañías concesionarias de ferrocarriles, las Juntas, que se llamarán

Juntas de conciliación, las cuales se compondrán de dos representantes de las Compañías concesionarias designados por su Consejo de Administración; dos Delegados del personal obrero de cada servicio y un Ingeniero de los que estén afectos al servicio de la División de Ferrocarriles á que la Compañía corresponda.

Estas Juntas se reunirán cada seis meses y su misión será la de examinar las cuestiones y diferencias de orden colectivo ó individual, relativas á los intereses profesionales de los empleados y obreros.

Art. 7.º Para la designación de los Delegados del personal llamado á formar parte de las Juntas de que habla el artículo anterior, aquél se agrupará dividiéndose por servicios y cada grupo elegirá sus dos Delegados, los cuales, con exclusión absoluta de los Delegados de los otros servicios, serán quienes en unión de los representantes de la Compañía y del Ingeniero de la División examinen y estudien las diferencias de orden colectivo ó individual relativas á los intereses profesionales del personal afecto al servicio cuya representación tuvieren en virtud de la elección.

Art. 8.º La elección habrá de recaer forzosamente en funcionario, agente ú obrero que pertenezca al servicio, según el escalafón correspondiente; si recayere en persona ajena al mismo será nula.

Art. 9.º Dentro de los diez días posteriores á la publicación de esta ley, se abrirá una información entre el personal ferroviario de cada Compañía que versará sobre la forma de elección de los delegados.

Estas informaciones se presentarán por las Compañías en el Ministerio de Fomento, el cual, en vista de las mismas, dictará el Reglamento que regule el ejercicio y forma de este derecho electoral, duración del mandato y causas de inhabilitación y sustitución de los delegados.

Art. 10. Cuando las diferencias colectivas ó individuales que se traten de resolver, no sean exclusivas de un grupo y afecten á los intereses generales de todo el personal, la Junta de conciliación la compondrán los delegados de todos los servicios, igual número de representantes de la Compañía, escogidos por su Consejo de Administración y el Ingeniero de la División.

Art. 11. Las Juntas de conciliación, examinadas y estudiadas las diferencias ó cuestiones que les hubieren sido sometidas, propondrán la solución de las mismas; si llegaran á formularla, la propuesta tendrá carácter obligatorio. En caso de irreductible oposición entre los representantes de las Compañías y los delegados del personal, la cuestión será sometida al Tribunal arbitral.

Art. 12. Formarán el Tribunal arbitral, encargado de resolver y fallar las

diferencias colectivas ó individuales relativas á los intereses profesionales de los empleados de ferrocarriles que no hubieran podido resolver las Juntas de conciliación de que hablan los artículos anteriores:

El Ingeniero Jefe de la División de Ferrocarriles á que pertenezca la línea ó Compañía donde hubiere surgido la cuestión sometida al Tribunal arbitral.

Un Diputado y un Senador elegidos directamente por las Cámaras al comienzo de cada legislatura.

Dos individuos designados entre sus Vocales por el Instituto de Reformas Sociales, de los cuales uno habrá de ser de los que tengan la representación de la clase obrera y el otro de la patronal.

El Decano del Colegio de Abogados de Madrid.

Y un Presidente de Sala del Tribunal Supremo, que presidirá el Tribunal.

Art. 13. Declarada por la Junta de conciliación la imposibilidad de llegar á una solución, el Ingeniero ó representante de la División de Ferrocarriles, redactará una Memoria expresiva de las cuestiones de hecho y de derecho, sometidas al conocimiento de la Junta, de las soluciones que por una y otra parte se hubieren propuesto, de las razones que todos y cada uno de sus individuos hubiera alegado en defensa de su propuesta, y la impugnación de los contrarios. A la Memoria acompañarán las actas de las sesiones y cuantos documentos y antecedentes se hubieren tenido á la vista con motivo de la cuestión suscitada.

La Memoria deberá redactarse dentro de los ocho días siguientes á la declaración de no haber podido llegar á un acuerdo, y será firmada por el Presidente de la Junta de conciliación después de consignar las aclaraciones ó adiciones que reclamen los Vocales de aquélla.

Art. 14. La Memoria, los documentos y antecedentes ánxos á la misma serán remitidos al siguiente día con una comunicación suscrita por el Presidente de la Junta de conciliación al señor Presidente de Sala del Tribunal Supremo, para que éste, valiéndose de las Secretarías de la misma que turnan en el despacho, convoque para dentro de tercero día á los individuos del Tribunal arbitral.

Art. 15. Reunidos en una Sala del Tribunal Supremo el día y hora que su Presidente hubiere señalado, leídos por el Secretario de la Sala los artículos de esta Ley y de su Reglamento, referentes

á la formación y constitución del Tribunal, el Presidente lo declarará constituido, ó inmediatamente el Secretario dará lectura de la Memoria de la Junta de conciliación.

Los individuos del Tribunal tendrán la facultad de pedir que se les entregue copia de la Memoria con todos sus antecedentes para su estudio por un plazo que no podrá exceder de cinco días.

Art. 16. El Tribunal podrá efectuar todas las informaciones, comprobaciones, inspecciones oculares y cuantos medios de prueba considere pertinente.

Art. 17. Para las deliberaciones del Tribunal habrán de estar presentes cinco, por lo menos, de sus individuos, y los laudos deberán tener para su validez la mayoría absoluta del Tribunal.

El laudo se publicará en la GACETA DE MADRID.

Art. 18. Tendrán los laudos del Tribunal fuerza obligatoria, y en los mismos se indicará el plazo en que sus prescripciones han de ejecutarse y el de su duración.

Si el laudo afectara de alguna manera á los presupuestos del Estado, no tendrá fuerza obligatoria hasta su ratificación por el voto de las Cortes.

Art. 19. Cuando el laudo aumente las obligaciones de las Compañías en el orden económico y se declarase en el mismo que este aumento excede de las posibilidades económicas de aquéllas, se determinará la compensación que debe concedérselas, prefiriendo siempre la forma que sea menos onerosa á los intereses generales de la Nación.

En estos casos no se ejecutará el laudo mientras no se hay a concedido la compensación propuesta en el mismo.

Art. 20. Si transcurrido el plazo fijado en el laudo para su ejecución la Compañía no lo hubiere puesto en vigor, se procederá por el Ministerio de Fomento á ejecutarle por cuenta de aquélla, sin perjuicio de la aplicación de cuantas disposiciones contuvieran los pliegos de concesión referentes á las infracciones que cometieran las Compañías.

Art. 21. Los funcionarios, agentes ú obreros de la Compañía que no cumplieren el laudo prestando sus servicios á aquélla en la forma prevenida en el mismo, serán destituidos inmediatamente, perdiendo todos los derechos que tuvieren á las pensiones de retiro para sí y para sus viudas y huérfanos.

Art. 22. Á partir de la promulgación

de la presente ley, será obligatorio para las Compañías ferroviarias y para el personal afecto á su servicio, cualquiera que sea su clase y categoría, someter á las Juntas de conciliación y al Tribunal arbitral en su caso, todas las diferencias colectivas ó individuales que en orden á los mutuos intereses profesionales se susciten entre ellos, siguiendo el procedimiento marcado en esta ley.

Art. 23. Los que contraviniendo á lo dispuesto en el artículo anterior, sean ó no funcionarios, agentes ú obreros, al servicio de las Compañías, provoquen ó exciten á éstas ó á aquéllos, á seguir procedimientos que conduzcan á la interrupción, suspensión ó paralización en una ó en varias líneas de los transportes ferroviarios, serán castigados con la pena de arresto mayor que se impondrá en su grado máximo, á quienes para asegurar los fines indicados emplearan violencias ó amenazas, á no ser que por ellas merezcan pena mayor.

Art. 24. Los funcionarios, agentes ú obreros de ferrocarriles, que sin haber iniciado los procedimientos conducentes á la interrupción, suspensión ó paralización de los transportes ferroviarios coadyuven á ellos, mediante la cesación en el trabajo ó función que les esté encomendado ó con el incumplimiento de las instrucciones que recibieren para su ejecución, serán considerados como dimisionarios, perdiendo cuantos derechos activos y pasivos tuvieren, salvo los salarios ó sueldos devengados con anterioridad.

Para el reingreso en los servicios ferroviarios de los obreros ó agentes á quienes este artículo se refiere, será necesaria la consulta afirmativa de la Junta de conciliación, que determinará las condiciones en que haya de efectuarla. Este reingreso no podrá ser acordado para las personas incurso en la sanción del artículo 24.

Art. 25. Quedan derogadas las disposiciones que se hubiesen promulgado ó dictado en cuanto se opongan á lo contenido en la presente.

Art. 26. El Ministro de Fomento dictará los Reglamentos y disposiciones necesarias para el cumplimiento de esta ley.

Madrid, 15 de Octubre de 1912.—El Ministro de Fomento, Miguel Villanueva y Gómez.