

Ley General de Caminos de Hierro

3 de junio de 1855

(Ortografía modernizada)

Gaceta de Madrid, 6 de junio de 1855

Doña Isabel II por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas:

a todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed que las Cortes han decretado y Nos sancionamos lo siguiente:

CAPITULO 1º - De la clasificación de ferrocarriles.

Artículo 1º - Los ferrocarriles se dividirán en líneas de servicio general y de servicio particular.

Artículo 2º - Entre las líneas de servicio general se clasificarán como del primer orden las que, partiendo de Madrid, terminen en las costas o fronteras del reino.

Artículo 3º - Todas las líneas de ferrocarril destinadas al servicio general, son del dominio público, y serán consideradas como obras de utilidad general.

CAPITULO II - De la concesión o autorización para construir los ferrocarriles.

Artículo 4º - La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, y en su defecto por particulares o compañías.

Artículo 5º - Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado, de las provincias o de los pueblos, es necesario que esté autorizado por una ley.

Artículo 6º - Los particulares o compañías no podrán construir línea alguna, bien sea de servicio general, bien de servicio particular, si no han obtenido previamente la concesión de ella.

Artículo 7º - Esta concesión se otorgará siempre por una ley.

Artículo 8º - Podrá auxiliarse con los fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

1º - Ejecutando con ellos determinadas obras.

2º - Entregando a las empresas en períodos determinados una parte del capital invertido, reconociendo como límite mayor de éste el presupuestado.

3° - Asegurándoles por los mismos capitales un mínimo de interés o un interés fijo, según se convenga y determine en la ley de cada concesión.

Artículo 9° - Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de la línea contribuirán con el Estado a la subvención o abono de intereses en la proporción y en la forma que determine la ley de concesión.

Artículo 10 - Fijados por la ley de concesión el máximo del subsidio o el interés que haya de darse a la empresa constructora, se sacará bajo aquel tipo a pública subasta, por término de tres meses, la concesión otorgada, y se adjudicará al mejor postor, con la obligación de abonar éste a quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Artículo 11 - Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proposiciones que se presenten el 1 por 100 del valor total del ferrocarril, según el presupuesto aprobado.

Artículo 12 - No podrán en ningún caso expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general, mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del valor de las obras presupuestadas, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación con pérdida de la fianza prestada y se volverá a subastar la concesión de la línea por término de cuarenta días, si fuese de las otorgadas por adjudicación.

Artículo 13 - Las empresas concesionarias podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferrocarril, a medida que acrediten haber ejecutado los trabajos suficientes a cubrir su importe, quedando especialmente hipotecadas las obras del ferrocarril por la suma a que asciendan las cantidades devueltas en reemplazo de aquella garantía.

Artículo 14 - Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de 99 años cuando más.

Artículo 15 - Al expirar el término de la concesión, adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

CAPITULO III - De las formalidades con que debe pedirse la autorización o concesión.

Artículo 16 - Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril, presentará a las Cortes, con el proyecto de ley de autorización, los documentos siguientes:

- 1° - Una memoria descriptiva del proyecto.
- 2° - El plano general y el perfil longitudinal y los trasversales.
- 3° - El presupuesto de construcción, y el anual de su reparación y conservación de la línea.
- 4° - El presupuesto del material de explotación, y el anual de su reparación y conservación.
- 5° - La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y por transporte.
- 6° - Una información en que se oiga a las diputaciones de las provincias interesadas en la construcción, y a las corporaciones y personas que a juicio del Gobierno puedan ilustrar la materia por la que se justifique la utilidad del proyecto.

Esta información de utilidad no es necesaria respecto de las líneas clasificadas de primer orden en la presente ley.

Artículo 17 - Los particulares o compañías que pretendan una línea de ferrocarril dirigirán su solicitud al Gobierno, debiendo presentar con ella los documentos que se expresan en el artículo anterior, excepto la información prevenida en el párrafo 6°, que deberá practicarse por el Gobierno, y acreditar además haber depositado en garantía de las proposiciones que hagan o admitan en el curso del expediente el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea; según los presupuestos.

Artículo 18 - Una vez admitido el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará a las Cortes el oportuno proyecto de ley con los documentos expresados en el artículo 16, al tenor de lo dispuesto en el artículo 7°.

CAPITULO IV - De los privilegios y exenciones generales que se otorgan a las empresas concesionarias.

Artículo 19 - Los capitales extranjeros que se emplean en las construcciones de ferrocarriles o empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de represalias, confiscaciones o embargos por causa de guerra.

Artículo 20 - Se conceden desde luego a todas las empresas de ferrocarriles:

- 1° - Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2° - El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leña, pastos y demás de que disfrutaran los vecinos de los pueblos cuyos términos abrazare la línea para los dependientes y trabajadores de las empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3° - La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos a la línea.

Si estos terrenos fuesen públicos, usarán de aquella facultad, dando aviso previo a la autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular, no podrán usar de ellos sino después de hacerlo saber al dueño o su representante por medio del alcalde del territorio y de haberse obligado formalmente a indemnizarle de los daños y perjuicios que se le irroguen.

4° - La facultad exclusiva de percibir mientras dure la concesión, y con arreglo a las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y los de transporte, sin perjuicio de los que puedan corresponder a otras empresas.

5° - El abono mientras dure la construcción y diez años después, del equivalente de los derechos marcados en el arancel de aduanas, y de los de faros, portazgos, pontazgos y barcajes que deban satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruajes, maderas, coke y todo lo que constituye el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero y se aplique exclusivamente a la construcción y explotación del ferrocarril concedido.

La equivalencia de tales derechos se fijará, respecto de las empresas constructoras, en la ley de la concesión del camino. Y respecto de las de explotación, las fijará anualmente el Gobierno, observando los trámites que se establezcan en el reglamento.

6° - La exención de los derechos de hipoteca devengados hasta ahora y que se devengaren por las traslaciones de dominio verificadas en virtud de la ley de expropiación.

CAPITULO V - De la caducidad de las concesiones.

Artículo 21 - Siempre que se declare definitivamente caducada una concesión, quedará a beneficio del Estado el importe de la garantía que se haya exigido al concesionario.

Artículo 22 - Las concesiones de ferrocarriles caducarán, si no se diese principio a las obras o si no se concluyese el camino o las secciones en que se divida, dentro de los plazos señalados en ellas, salvo los casos de fuerza mayor.

Cuando ocurra alguno de estos casos y se justifique debidamente, podrá el Gobierno prorrogar los plazos concedidos por el tiempo absolutamente necesario; pero al fin de la prórroga caducará la concesión, si dentro de aquélla no se cumple lo estipulado.

Artículo 23 - También caducará la concesión si se interrumpiere total o parcialmente el servicio público de la línea por culpa de la empresa en el caso previsto en el artículo 39.

Artículo 24 - De la resolución del Gobierno declarando la caducidad, podrá el concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa dentro de término de dos meses, contados desde el día en que se haya hecho saber.

Si no reclamase dentro de este plazo, se tendrá por consentida la resolución del Gobierno, y no habrá contra ella recurso alguno.

Artículo 25 - Declarada definitivamente la caducidad, se sacará a subasta la concesión anulada.

Artículo 26 - El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan según la tasación que se practique, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes con deducción de los auxilios o subvenciones otorgados al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico, u otra clase de valores.

Artículo 27 - Si abierta la subasta no se presentase postor dentro del plazo señalado, se sacará a nueva licitación por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación; y si aún así no se rematase, se anunciará la tercera y última subasta por término de un mes, y por la mitad de dicha tasación.

Artículo 28 - Verificada la adjudicación de la línea en cualquiera de las tres expresadas subastas, se deducirán del precio del remate el importe de la garantía que el concesionario hubiese sacado del depósito para invertirla en las obras, al tenor de lo dispuesto en el artículo 13 y el de los gastos de tasación y subasta, entregándose el resto al concesionario en quiebra o a sus legítimos representantes.

El nuevo concesionario por la subasta dará en garantía el 5 por 100 del valor de las obras que falten hasta completar el presupuesto total; y en todo lo demás le serán aplicables los efectos de esta ley como si hubiera sido primer concesionario.

Artículo 29 - Si no se adjudicase la concesión en ninguna de las tres referidas subastas y conviniese continuar las obras del ferrocarril por cuenta del Estado, el Gobierno presentará a las Cortes el oportuno proyecto de ley.

CAPITULO VI - De las condiciones de arte a que deben ajustarse todas las construcciones de ferrocarril.

Artículo 30 - Los ferrocarriles se construirán con arreglo a las condiciones siguientes:

1a - El ensanche de la vía o distancia entre los bordes interiores de las barras-carriles será de un metro 67 centímetros (6 pies castellanos).

2a - El ancho de la entrevía será de un metro 80 centímetros (6 pies y 6 pulgadas castellanas).

3a - Las demás dimensiones, así como las condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Gobierno.

4a - Los ferrocarriles podrán construirse con una o dos vías o combinando estos sistemas.

CAPITULO VII - De la explotación de los ferrocarriles.

Artículo 31 - Todo ferrocarril tendrá dos aprovechamientos distintos, el de peaje y el de transporte.

Artículo 32 - Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

Artículo 33 - En el pliego de condiciones de cada concesión se comprenderán los servicios gratuitos que deban prestar las empresas, y las tarifas especiales para los servicios públicos, figurando entre los primeros la conducción de los correos ordinarios a las horas que fije el Gobierno.

Artículo 34 - A nadie podrá impedirse el establecimiento de empresas de conducción pagando el peaje de tarifa.

Artículo 35 - Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá a la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que sin perjuicio de los intereses de la empresa pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá sin embargo llevarse a efecto por una ley, garantizando a la empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

Artículo 36 - Las empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno.

En este caso, lo mismo que en los comprendidos en el artículo anterior, se anunciarán al público con la debida anticipación las alteraciones que se hagan en las tarifas.

Artículo 37 - En todas las líneas se establecerá un telégrafo eléctrico con los hilos que se determine en la concesión de cada una. La construcción y conservación se hará por cuenta de las empresas; y el servicio de la correspondencia oficial y privada correrá a cargo del Gobierno, cuyos empleados estarán a la vez obligados a desempeñar el especial de las líneas si las empresas lo exigieren.

Artículo 38 - Toda empresa concesionaria está obligada a mantener el servicio de conducción, o a procurarle por contratos particulares.

Artículo 39 - Cuando por culpa de la empresa se interrumpa total o parcialmente el servicio público del ferrocarril, el Gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente a costa de aquella.

En el término de seis meses deberá justificar la empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo ceder ésta a otra empresa o tercera persona, previa la autorización especial del Gobierno. Si aún por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos 23 y siguientes del capítulo 5° de esta ley.

Artículo 40 - La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno o por empresa que contrate este servicio en pública subasta, según sea más conveniente a los intereses públicos.

Artículo 41 - En cada concesión se determinará la manera en que el Gobierno ha de ejercer la intervención necesaria para mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles, y asegurarse de los gastos e ingresos de las empresas.

Artículo 42 - En las leyes y reglamentos especiales que se formen para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente sobre la conservación y seguridad de cada camino y de sus obras, observándose en el entretanto las disposiciones vigentes sobre carreteras en cuanto sean aplicables a los ferrocarriles.

CAPITULO VIII - De los estudios de las líneas de ferrocarriles.

Artículo 43 - El Gobierno dispondrá se hagan desde luego los estudios, o se completen los que haya comenzados sobre las líneas generales de primer orden, comprendidas en esta ley, por comisiones de ingenieros nacionales o extranjeros, para que por ellos, y según los planos y presupuestos que formen y sean aprobados, se proceda a la construcción de dichas líneas.

Lo mismo deberá hacer siempre que se proyecte la construcción de una línea general de primer orden.

Artículo 44 - Para cubrir los gastos de estos trabajos se consignarán en el presupuesto ordinario las cantidades necesarias.

Artículo 45 - El Gobierno podrá autorizar a los particulares y compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que según lo prescrito en los artículos 16 y 17 son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Gobierno para conceder iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea.

CAPITULO IX - De las compañías por acciones para la construcción y explotación de los ferrocarriles.

Artículo 46 - Podrá el Gobierno autorizar provisionalmente la constitución de compañías por acciones que tengan por objeto la construcción y explotación de los ferrocarriles con arreglo a esta ley y a la de 28 de enero de 1848, en cuanto no se derogue o modifique por las disposiciones siguientes:

1a - El capital social será cuando menos igual al importe total de las obras de construcción y del material de explotación de la línea que se proponga adquirir la compañía.

2a - Suscritas que sean las dos terceras partes del capital social, podrá autorizarse la constitución provisional de la compañía.

3a - Esta autorización provisional faculta únicamente a la compañía para nombrar sus administradores, pedir la concesión de la línea que se proponga construir y explotar, presentar sus proposiciones en la subasta, si se hiciese la concesión con este requisito, y exigir de los accionistas hasta el 10 por 100 de sus acciones con destino exclusivo a cubrir los gastos de su establecimiento, los de estudio del proyecto y el depósito que se exige como garantía de la concesión.

4a - Hasta que la compañía no se halle constituida definitivamente y haya obtenido la concesión o adjudicación de la línea, no podrá emitir títulos de acción ni otra clase de documentos transferibles o negociables, siendo nulas y de ningún valor las transferencias que se hagan de las promesas de acciones o de las acciones provisionales que se entreguen a los suscriptores.

5a - Los primeros suscriptores y sus cesionarios son responsables solidariamente del pago de los primeros dividendos, hasta que quede cubierta la mitad del valor nominal de sus acciones.

6a - Cuando los accionistas hayan satisfecho el valor total de sus acciones, podrán convertirse éstas en títulos al portador.

Artículo 47 - Se considerará definitivamente constituida la compañía luego que se publique la ley relativa a su constitución.

Artículo 48 - Si suscritas las dos terceras partes del capital social, y realizadas e invertidas en las obras de la línea, no pudiese la compañía hacer efectiva la otra tercera parte del capital por medio de la emisión y negociación de las acciones no suscritas, podrá obtener autorización del Gobierno para adquirir dicha tercera parte del capital por medio de empréstitos contratados, con la hipoteca de los rendimientos del ferrocarril, a cuya construcción o explotación se destina.

En este caso la autorización podrá comprender además la facultad de emitir cédulas u obligaciones hipotecarias de interés fijo, y amortizables dentro del periodo de la concesión, en los años que en aquella se determine.

Artículo 49 - También podrá obtener la compañía autorización del Gobierno para aumentar el capital social si la inversión de éste no hubiese bastado para poner toda la línea en estado de explotación, y si el aumento solicitado no afectase de modo alguno los fondos públicos.

Si los afectase, la autorización será objeto de una ley.

ARTÍCULO ADICIONAL.

Las provincias y los pueblos inmediatamente interesados en la construcción de las líneas ya concedidas contribuirán con la tercera parte de la subvención a éstas otorgada. Por tanto mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Aranjuez, 3 de junio de 1855.

- Yo la Reina.
- El ministro de Fomento, Francisco de Luxan.