

Ley General de los Ferrocarriles

23 de noviembre de 1877

(Ortografía modernizada)

**FOMENTO – Ley dictando disposiciones referentes a la clasificación general de los
ferrocarriles.**

Gaceta de Madrid, 23 de noviembre de 1877

Don Alfonso XII, por la gracia de Dios Rey constitucional de España.

A todos los que presentes vieren y entendieren sabed:

Que con arreglo a las bases aprobadas por las Cortes y promulgadas como ley en 29 de Diciembre de 1876; usando de la autorización por la misma ley otorgada a mi Ministerio de Fomento; oyendo al de Marina en los asuntos de su especial competencia, oídos también el Consejo de Estado en pleno y la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puerto, y de conformidad con mi Consejo de Ministros, He venido en declarar y sancionar la siguiente ley:

CAPÍTULO PRIMERO

Clasificación de los ferrocarriles.

Artículo 1º. Son objeto de esta ley todos los ferrocarriles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado.

Artículo 2º. Los ferrocarriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular.

Artículo 3º. Son ferrocarriles de servicios general los que se entrega a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancía; y de servicio particular, los que se destinan a la exclusiva explotación de una industria determinada o al uso privado.

Artículo 4º. Forman el plan general de ferrocarriles para los efectos de esta ley las líneas construidas y las comprendidas en la ley de 2 de Julio de 1870, sus anejas y especiales, todas las cuales se expresan a continuación.

Red del Norte.

Madrid a Valladolid. – Valladolid a Burgos. – Burgos a Irún. – San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) a Alar del Rey. – Alar del Rey a Santander—Quintanilla de las Torres a Orbó. – Madrid a Valladolid por Segovia. – De la línea de Madrid a Valladolid a Segovia – Medina del Campo a Zamora. – Medina del Campo a Salamanca. – Tudela (Castejón) a Bilbao. – Minas de Triano a la ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace con la del Norte.

Madrid a Zaragoza. – Zaragoza a Alsasua. – Zaragoza a Barcelona – Barcelona a Granollers. – Granollers a la Rambla de Santa Coloma de Farnés. – Barcelona a Mataró. – Mataró a Arenys de Mar. – Arenys de Mar a la Rambla de Santa Coloma. – Rambla de Santa Coloma a Gerona. – Gerona a Figueras. – Figueras a la frontera francesa. – A Francia por el Pirineo Central. – Tardienta a Huesca. – Tarragona a Martorell. – Martorell a Barcelona. – Lérida a Montblanch. – Montblanch a Reus. – Reus a Tarragona. – Barcelona a Sarriá. – Sélgua a Barbastro. – Granollers a San Juan de las Abadesas. – Mollet a Caldas de Montbuy. – Manresa a Guardiola por Berga. – Minas de Montsech a

la frontera francesa por el Valle Aran. – Alcocer a Valls. – Valls por Villanueva y Geltrú a Barcelona. – Lérida a Puente del Rey. – Zaragoza a Escatrón. – Val de Zafan a Gargallo. – Val de Zafan a Alcañiz, Reus y Tarragona. – Val de Zafan a Utrillas por Gargallo y Andorra. – Utrillas a la Zaida. – Valladolid a Calatayud. – Segovia a la línea de Valladolid a Calatayud. – Baides a Soria y Castejón.

Red del Este y su enlace con la del Nordeste

Madrid a Almansa. – Almansa a Alicante. – Almansa a Játiva. – Albacete a Cartagena. – Castillejo a Toledo. – Aranjuez o Madrid a Cuenca. – Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden. – Játiva al Grao de Valencia. – Valencia a Tarragona. – Carcagente a Gandía y Gandía a Denia (fuerza animal). – Cuenca a Henarejos. – Cuenca a Valencia por Landete y de este punto a Teruel. – Teruel a Gargallo por el río Alfambra y Utrillas. – Teruel a Sagunto. – Calatayud a Teruel y Luco a Utrillas. – Alicante a Murcia y sus ramales a Novelda y Torrevieja.

Red del Mediodía y su enlace con la del Este.

Madrid a Ciudad Real (directo). – Alcázar de San Juan a Ciudad Real. – Manzanares a Córdoba. – Córdoba a Sevilla. – Sevilla a Jerez. – Jerez al Trocadero. – Puerto Real a Cádiz. – Córdoba a Málaga. – Córdoba a Belmez. – Utrera a Morón. – Utrera (empalme) a Osuna. – Campillos (Bobadilla) a Granada. – Tharsis al río Odiel. – Buitrón a la ría de San Juan del Puerto. – Buitrón a la línea de Mérida a Sevilla. – Sevilla a Huelva. – Tharsis por Paimogo a la línea de Beja. – Mengíbar a Jaén y Granada. – Linares a Almería. – Murcia a Granada por Lorca. – Vadollano a Linares y los Salidos. – Osuna a Casariche. – Jerez de la Frontera a Bonanza por Sanlúcar. – Cádiz al Campamento. – Campamento a Málaga. – Puente Genil a Linares. – Zafra a Huelva.

Red del Este y su enlace con la del Mediodía y del Norte.

Ciudad Real a Badajoz. – Medellín a Miajadas. – Bélmez al Castillo de Almorchón. – Madrid a Malpartida de Plasencia. – Malpartida de Plasencia a Monfortinho. – Talavera a Almorchón. – Mérida a Sevilla. – Mérida a Malpartida de Plasencia por Cáceres. – Malpartida de Plasencia a Salamanca. – Cáceres a la frontera de Portugal. – Salamanca a la frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte.

Palencia a Ponferrada. – Ponferrada a la Coruña. – Monforte a Orense. – Orense a Vigo. – Lugo a Rivadeo. – Ferrol a Betanzos. – Santiago al Puerto de Carril. – Redondela a Marín por Pontevedra. – León a Gijón. – Sama de Langreo a Gijón. – Sabero a el Burgo. – Oviedo a Pravia por Trubia. – Villabona a San Juan de Nieva. – Zamora a Astorga por Benavente.

Islas Baleares

Palma a Alcudia y Santa María a Manacor. – Ramales a cuencas carboníferas o distritos mineros y centros industriales de importación.

Artículo 5°. Son líneas de servicio general todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo y también pueden serlo las destinadas a la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquel carácter.

Artículo 6°. El plan general de ferrocarriles no podrá alterarse ni modificarse sino en virtud de una ley.

Artículo 7°. Todas las líneas de ferrocarriles de servicio general son de dominio público y serán consideradas como obras de utilidad pública que llevan consigo la expropiación forzosa.

Artículo 8°. La declaración del servicio general de un ferrocarril destinado a la explotación de una cuenca carbonífera o minas de importancia se hará por una ley. Para obtenerla será siempre necesario una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el Ministerio de Fomento oyendo a la Junta superior facultativa de Minería.

CAPÍTULO II.

De la concesión y autorización para construir los ferrocarriles de servicio general.

Artículo 9°. La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, o por Compañías o por particulares.

Artículo 10. Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado o con el auxilio de las provincias o de los pueblos, es necesario que la línea está incluida en el plan, y además autorizada por una ley especial su inmediata ejecución.

Artículo 11. Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares o Compañía, deberá proceder siempre a la concesión una ley que establezca las condiciones con que deba otorgarse.

Artículo 12. Podrá auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

- 1°. Ejecutando con ellos determinadas obras.
- 2°. Entregando a las Empresas en períodos determinados una parte del capital invertido.
- 3°. Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferrocarriles.
- 4°. Concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferrocarriles, con estricta sujeción a lo que respecto de este punto prescriben las leyes de Presupuestos o cualquiera otra que se halle vigente.

Artículo 13. Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de una línea de servicio general contribuirán con el Estado a la subvención otorgada, en la proporción y en la forma que determine la ley a que se refiere el artículo 11.

Artículo 14. Fijado por las leyes de concesión el auxilio que haya de otorgarse a las Empresas constructoras se sacará bajo aquel tipo a pública subasta por término de tres meses la concesión, y se adjudicará al mejor postor, con obligación de abonar éste a quien corresponda el importe de los estudios de 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 15. Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proporciones que se presenten el 1 por 100 del valor total del ferrocarril según el presupuesto aprobado.

Artículo 16. 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 importe del presupuesto, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase trascurrir 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 en el término de cuarenta días.

Artículo 17. Las Empresas concesionarias de líneas subvencionadas no podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción de ferrocarril hasta que tengan totalmente concluidas las obras objeto de la concesión. En el caso en que la línea no sea subvencionada, la garantía podrá devolverse cuando se justifique tener obras hechas por un valor equivalente a la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Artículo 18. No se podrá alterar en manera alguna por el concesionario el proyecto que haya servido de base para la concesión de una línea sin que proceda la correspondiente autorización del Ministerio de Fomento, otorgada con los requisitos que se señalen en el reglamento de la presente ley.

Artículo 19. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuya el coste de las obras, se rebajarán proporcionalmente a esta disminución las subvenciones directas: si las variaciones o modificaciones hiciesen aumentar el coste de la obra, aún cuando con ellas se perfeccionen las mismas y se obtengan ventajas en su uso, no se aumentarán por eso nunca las subvenciones otorgadas por la ley de concesión.

Artículo 20. Terminados los trabajos, y cuando corresponda al concesionario la explotación de la línea, se reservará el Estado la vigilancia por medio de sus agentes facultativos, para que aquélla se verifique con arreglo a las condiciones establecidas.

Artículo 21. El concesionario podrá, previa autorización del Ministro de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiriera en los mismos términos y con las garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Artículo 22. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de noventa y nueve años cuando más.

Artículo 23. Al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando con el goce completo del derecho de explotación.

Artículo 24. Ninguna concesión de ferrocarril constituye un monopolio a favor de las Compañías ni de las particulares, y cualquiera otra concesión ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación u otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril, o en otra contigua o distante, no podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna a favor de ninguno de los concesionarios.

CAPÍTULO III.

De las formalidades con debe pedirse la autorización o concesión.

Artículo 25. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril de las incluidas en el plan, presentará a las Cortes con el proyecto de ley de autorización los documentos siguientes:

- 1º Una Memoria descriptiva del proyecto.
- 2º El plan general y el perfil longitudinal.
- 3º El presupuesto de construcción y el anual de la reparación y conservación de las obras.
- 4º El presupuesto del material de explotación y el anual de su reparación y conservación.
- 5º La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y transporte.
- 6º Las demás condiciones que estime oportunas.

Artículo 26. Los particulares y Compañías que pretendan la concesión de una línea de ferrocarril, declarada de servicio general, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, debiendo presentar con ella los documentos que constituyen el proyecto y acreditar además haber depositado en garantía de sus proposiciones el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

Artículo 27. Aprobado el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará a las Cortes el proyecto de ley con los documentos expresados en el artículo 25.

Artículo 28. Cuando las particulares o Compañías pretendan la declaración de servicio público para una línea férrea que intenten construir, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento, acompañada de una Memoria y de un plano y perfil general de la línea. Dicho Ministerio, abriendo una información en que se oiga a los Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción, así como a las corporaciones y funcionarios que a su juicio puedan ilustrar la materia, y a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, presentará con el resultado de esta información el proyecto de ley a las Cortes para que el ferrocarril se incluya en el plan de los de servicio general. Hecha esta

declaración, se seguirán los trámites marcados en los artículos del capítulo III para otorgar la concesión, si a ella hubiere lugar.

Artículo 29. Cuando se presenten dos o más peticiones con diferentes proyectos para que un ferrocarril de servicio público se declare de interés general, se abrirá la información de que trata el artículo anterior sobre todos ellos, a fin de que la ley de declaración recaiga en el que más ventajas ofrezca a los intereses generales del país.

CAPÍTULO IV

De los privilegios y exenciones generales que se otorgan a las Empresas concesionarios de ferrocarriles de interés general.

Artículo 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferrocarriles, y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de represalias, confiscaciones o embargos por causa de guerra.

Artículo 31. Se conceden desde luego a todas las Empresas de ferrocarriles de interés general:

- 1º Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.
- 2º El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutaran los vecinos de los pueblos cuyos términos atravesasen la línea, para los dependientes y trabajadores de las Empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.
- 3º 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, se usará de aquella facultad dando aviso previo a la Autoridad local; más si fuesen de propiedad particular o de las provincias o municipios, no se podrá usar de ellos sino después de avenidas las partes, ya sea por mutuo concierto, ya por virtud de la ley de expropiación forzosa en cuanto a la ocupación temporal se refiere.
- 4º La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión y con arreglo a las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de trasportes sin perjuicio de los que puedan corresponder a otras Empresas.
- 5º Para las líneas revertibles al Estado, la exención de los derechos de hipoteca devengados o que se devenguen por las traslaciones de dominio verificadas para la construcción de estas líneas férreas y sus dependencias en virtud de la ley de expropiación, así como también las que tengan lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las Compañías con particulares.

CAPÍTULO V.

De la caducidad de las concesiones de los ferrocarriles de servicio general.

Artículo 32. La declaración de caducidad de la concesión de una línea de servicio general se hará siempre previo expediente instruido según el reglamento.

Artículo 33. Para declarar la caducidad de una concesión, deberá ser oído el Consejo de Estado en pleno.

Artículo 34. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad podrá el concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa, dentro del término de dos meses, contados desde el día en que su publique en la Gaceta oficial.

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

Artículo 35. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario llevará siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio del Estado.

Artículo 36. Las concesiones de ferrocarriles comprendidas en este capítulo caducarán en cualquiera de los casos siguientes:

1º Si no se diera principio a las obras o no se terminaran dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, salvo en los casos de fuerza mayor, declarados tales previo expediente en que se oiga al Consejo de Estado en pleno.

Cuando ocurriera alguno de estos casos, y se justificase debidamente, podrá prorrogar los plazos establecidos el Ministro de Fomento por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del señalado en la concesión para ejecutar las obras.

Espirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla.

2º Si se interrumpiere total o parcialmente el servicio público de la línea, salvo los casos de fuerza mayor, declarados tales en la forma que se prescribe en el párrafo primero de este artículo.

3º Cuando la Compañía concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa o judicial, o bien declarada en quiebra.

Artículo 37. En los casos de caducidad por disolución o quiebra, el Ministerio de Fomento se incautará de las obras y del material fijo y móvil, encargándose de la explotación por medio de un Consejo que nombrará, dando representación en él a los intereses de los accionistas, obligacionistas y acreedores de la Empresa caducada.

Artículo 38. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si se hubiesen ejecutado algunas obras o todas ellas, se sacarán a subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate.

El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico u otra clase de valores. La tasación se verificará por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que el Ministerio de Fomento designe, y por los peritos nombrados por el concesionario.

Artículo 39. Si a la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Si aun así quedas desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Artículo 40. Si en cualquiera de las tres subastas a que se refieren los artículos anteriores se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual dará en garantía el tres o el cinco por ciento del valor de las obras que faltasen ejecutar con arreglo a la concesión, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, quedando sujeto a todas las prescripciones, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Artículo 41. Del importe de las obras rematadas que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará a quien de derecho corresponda.

Artículo 42. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado de las obras para continuarlas si lo juzgase oportuno con arreglo a lo prescrito en la ley, sin que el primitivo concesionario tenga derecho a indemnización alguna.

CAPÍTULO VI.

De las condiciones de arte a que deben ajustarse las construcciones de ferrocarriles de servicio general.

Artículo 43. Los ferrocarriles de servicio general se construirán con arreglo a las condiciones siguientes:

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

2ª El ancho de la entrevía será de un metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanos).

3ª Las demás dimensiones, así como las otras condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Ministerio de Fomento, oyendo a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4ª Los ferrocarriles de servicio general podrán construirse con una o dos vías o combinando estos sistemas.

Artículo 44. Cuando hayan de establecerse líneas no comprendidas en la red general, podrán modificarse las condiciones técnicas expresadas en el artículo precedente, fijando aquellas a que deba satisfacer la línea en la ley especial que ha de preceder a su concesión.

CAPÍTULO VII.

De la explotación de los ferrocarriles.

Artículo 45. Todo ferrocarril tendrá dos aprovechamientos distintos: el de peaje y el de transporte.

Artículo 46. Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

Artículo 47. El pliego de condiciones de la concesión expresará las tarifas especiales para determinados servicios del Estado, así como también los gratuitos, figurando entre éstos la conducción de los correos ordinarios, la cual, así como todo lo concerniente a la explotación de los ferrocarriles, se establecerá por el Ministerio de Fomento, de acuerdo en cada caso con los Ministerios respectivos.

Artículo 48. A las Empresas de conducción y a los particulares que empleen material propio, sólo podrá exigirse el pago de la tarifa de peaje.

Artículo 49. 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 50. Las Empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.

Artículo 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas se anunciará al público con la debida anticipación.

Artículo 52. En todas las líneas se establecerá un telégrafo, cuyo número de hilos y demás condiciones referentes al servicio de la línea y al oficial se determinarán en el pliego de condiciones de la concesión.

Artículo 53. 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 a aquélla.

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 autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos del capítulo V.

Artículo 54. La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno o por Empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente a los intereses públicos.

Artículo 55. En toda concesión se consignará la facultad del Gobierno de ejercer la vigilancia e intervención necesarias a fin de mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles y asegurarse de los gastos e ingresos de las Empresas.

Artículo 56. En la ley y reglamento que se formen para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente sobre su conservación y seguridad.

CAPÍTULO VIII.

De los estudios de las líneas de ferrocarriles.

Artículo 57. El Ministerio de Fomento dispondrá que se hagan los estudios o se completen los comenzados, relativos a las líneas comprendidas en el plan general por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para que con sus respectivos estudios pueda presentar el Gobierno a las Cortes el oportuno proyecto de ley de autorización de subasta.

Artículo 58. El Ministerio de Fomento podrá autorizar a los particulares y Compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que según las prescripciones de esta ley 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 Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea.

Artículo 59. A la concesión de estudios deberá preceder el depósito de la fianza que el Ministro de Fomento estime suficiente para responder de los perjuicios que con dicho estudio puedan ocasionarse en los terrenos cruzados por la línea.

La aprobación del proyecto no tendrá lugar sin que preceda su confrontación, practicada sobre el terreno por los Ingenieros del Estado, y el dictamen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

CAPÍTULO IX.

De la gestión administrativa de los ferrocarriles.

Artículo 60. Corresponde al Ministro de Fomento la resolución de todas las cuestiones referentes a la construcción y explotación de los caminos de hierro, así como policía de los mismos y la aplicación de los pliegos de condiciones, incluidas las tarifas de almacenaje, carga, descarga y expedición.

Artículo 61. La vigilancia que sobre la conservación y la explotación de ferrocarriles compete al Gobierno se ejercerá por el Ministerio de Fomento.

El reglamento y las instrucciones especiales que se dicten para el cumplimiento de esta ley determinarán la organización del personal destinado a este servicio, las condiciones de aptitud que habrán de probar los individuos del mismo que no pertenezcan al facultativo de Obras públicas, y las funciones que unos y otros hayan de desempeñar.

CAPÍTULO X.

De los ferrocarriles destinados al uso particular.

Artículo 62. Los ferrocarriles destinados a la explotación de una industria o a uso particular podrán ejecutarse sin más restricciones que aquellas que impongan los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupe ni afecte el dominio público, ni para su construcción se exija la expropiación forzosa.

Artículo 63. No podrá concederse la expropiación forzosa para la construcción de un ferrocarril de los incluidos en el artículo anterior, ni la ocupación de terrenos del Estado; pero sí los del dominio público, con arreglo a la ley general de Obras públicas.

Artículo 64. Cuando los ferrocarriles destinados a la explotación de una industria o a un uso particular fuesen de tal importancia que alcanzasen a prestar un servicio público, podrá concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley y el derecho a la expropiación forzosa.

Artículo 65. Una vez hecha la concesión de que tratan los artículos anteriores, el particular o Compañía que la obtenga podrá construir el ferrocarril y servirse de él en los términos que estime conveniente, sin más intervención por parte del Gobierno que aquella que se refiera a las condiciones de seguridad, de policía y buen régimen de las cosas de dominio público.

Artículo 66. Los particulares o Compañía que pretendan construir y explotar un ferrocarril de los comprendidos en los artículos que preceden, dirigirán su solicitud al Ministro de Fomento acompañada del proyecto.

Artículo 67. El Ministerio de Fomento pedirá para ilustrar su juicio los informes que crea convenientes, siendo siempre requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo de la Junta Consultiva del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Artículo 68. Estos ferrocarriles serán concedidos por el Gobierno por noventa y nueve años cuando se pida la ocupación de dominio público, a no ser que otra cosa se establezca en una ley especial.

Serán objeto de una ley cuando se solicita la declaración de utilidad pública.

CAPÍTULO XI.

De los tranvías.

Artículo 69. Se designan bajo la denominación de tranvías, para los efectos de esta ley, los ferrocarriles establecidos sobre vías públicas.

Artículo 70. La aprobación de los proyectos de tranvías que hayan de ocupar carreteras del Estado o provinciales corresponde al Ministro de Fomento.

Será igualmente de la competencia del Ministerio de Fomento, previo expediente instruido conforme a la ley Provincial y Municipal, la aprobación de los proyectos de tranvías cuyo desarrollo exija la ocupación simultánea de carreteras del Estado o de las provincias y de caminos municipales o vías urbanas.

Artículo 71. Cuando los tranvías hayan de establecerse sobre caminos municipales, la aprobación de sus proyectos será de cargo de los Gobiernos civiles, los cuales para concederla habrán de oír a los Ingenieros Jefes de Caminos de las provincias.

Artículo 72. En todos los casos, cuando la tracción haya de verificarse por un motor distinto de la fuerza animal, corresponde al Ministro de Fomento de aprobación de los proyectos de tranvía.

Artículo 73. La concesión de los tranvías corresponde al Ministro de Fomento cuando las obras hayan de ocupar carreteras del Estado de dos o más provincias, o simultáneamente carreteras del Estado y vías de las provincias o Municipios, previo expediente instruido según las leyes Provincial y Municipal en los dos últimos casos.

Artículo 74. Cuando los tranvías hayan de establecerse sobre carreteras que estén exclusivamente a cargo de una sola provincia o sobre caminos vecinales de dos o más Municipios, la concesión corresponde a la Diputación provincial.

Artículo 75. Dicha concesión compete a los Ayuntamientos cuando los tranvías ocupen caminos que estén a cargo de un solo Municipio. Cuando sean puramente urbanos habrá de preceder la aprobación del Ministerio de la Gobernación.

Artículo 76. Las concesiones de tranvías no podrán hacerse por más de sesenta años, y serán objeto de subasta que versará sobre el tipo de las tarifas máximas o sobre el plazo de la concesión.

Artículo 77. En el reglamento que se redacte para el cumplimiento de la presente ley se consignarán las condiciones generales a que deberán sujetarse los tranvías, tanto en lo relativo a sus condiciones técnicas como a la tramitación que haya de darse a los expedientes de su concesión.

Artículo 78. En el pliego de condiciones especiales que ha de formar parte de la concesión de todo tranvía, se fijarán las condiciones particulares que, además de las generales a que se refiere el artículo anterior, deberán regir para su construcción y explotación.

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 79. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad a su publicación, y con arreglo a la legislación entonces vigente.

Artículo 80. Quedan derogadas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas que estén en oposición con la presente ley.

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.

Dado en Palacio a veintitrés de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.

– Yo el rey.

– El Ministro de Fomento, C. Francisco Queipo de Llano.