

El mismo precio puede admitirse para los contra-carriles; pero para los de seccion Barlow ha sido necesario fijar uno especial y diferente, porque no construyéndose esta clase de carriles ordinariamente, no están la mayor parte de los establecimientos preparados para su fabricacion; y como será menester construir y montar los cilindros especiales para ello, esta circunstancia, y la mayor dificultad del trabajo del acero para esta seccion, hace que el precio sea mayor, y el de 280 pesetas la tonelada que se fija en este presupuesto se ha consignado, despues de haber acudido á algunas fábricas inglesas y alemanas, que handado, término medio, el precio de 180 pesetas la tonelada puesta á bordo en el puerto, á cuya cifra se han agregado los importes de los derechos de Aduana, los de descarga, los de obras de puerto y el coste de la maniobra de desembarque.

La base de todos estos precios y de los demás de plataformas, cambios de vía y demás material, se ha obtenido acudiendo á los mismos establecimientos que pueden suministrarlo, y tomando noticias de los contratos realizados recientemente por las empresas de los ferro-carriles que nacen ó cruzan en esta capital, precios en los cuales, y como es consiguiente, están comprendidos ya los gastos imprevistos y de administracion, así como tambien el beneficio industrial del fabricante, por lo que nada se agrega separadamente por este concepto, como se acostumbra en los presupuestos de contrata.

Los precios para el asiento de la vía se han fijado con arreglo al trabajo conocido de una cuadrilla de operarios encargada de esta operacion, y para el balasto ha debido tenerse en cuenta que siendo una cantidad relativamente tan crecida, es menester recorrer para obtenerla una extension grande de playa, y que su transporte ha de hacerse por tierra, por cuya razon se ha aumentado en 0,50 pesetas su precio, que se ha fijado en dos pesetas el metro cúbico.

Presupuestos.—Con estos precios y con arreglo á los planos, se han formado los presupuestos, dividiéndolos en los cuatro artículos ó partidas, por lo que precedentemente se ha dicho respecto al modo de ejecucion, siendo el resumen de dicho presupuesto el siguiente:

	Pesetas.
Carriles con sus accesorios.	209 432,40
Cambios de vía.	5.400,00
Plataformas-giratorias.. . . .	393.600,00
Asientos de la vía.	29.978,80
TOTAL.	638.411,20

Asciende por lo tanto el presupuesto de parte del proyecto á la cantidad de 638.411,20 pesetas.

Insertamos con gusto las bases para la redaccion de un Reglamento, por el cual habrá de regirse la Asociacion de Socorros del Personal auxiliar de Obras públicas, que su Junta directiva someterá á la aprobacion de los asociados en la reunion que al efecto tendrá lugar el 26 del próximo mes de Marzo en la redaccion del *Boletin de Obras públicas*, Cabeza, 27, tercero, á cuya reunion podrán los interesados manifestar su opinion por escrito. Juzgamos que dichas bases merecen fijar la atencion de los asociados, y que en bien del objeto que se proponen sus autores son un buen punto de partida para reglamentar y hacer prosperar la Asociacion.

BASES REGLAMENTARIAS

POR QUE SE HA DE REGIR LA ASOCIACION.

1.ª La Asociacion tiene por objeto en la actualidad rendir un tributo de consideracion á la memoria del asociado que fallezca, y socorrer á sus familias con la cantidad recaudada para estos fines, con arreglo á lo que en las bases siguientes se determinará entre los Sócios supervivientes, por cada defuncion que ocurra.

Tambien velará, en cuanto le sea posible, por los intereses generales de los asociados, en relacion con el servicio del cuerpo á que pertenezcan.

2.ª Pueden ser asociados todos los individuos que constituyen las diferentes clases del personal de Obras públicas, aceptando estas bases, y pidiendo el ingreso por escrito al Presidente de la Junta Directiva de la Asociacion, la que acordará la admision por mayoría de votos.

3.ª (*Para el caso en que se adopte una cuota única*). Los Sócios actuales y los que en adelante ingresen, cualesquiera que sea la clase á que pertenezcan, pagarán por cada defuncion que ocurra una cuota fija é igual de dos pesetas 50 céntimos cada uno.

3.ª (*Para el caso en que se aprueben distintas clases de cuotas*). Los Sócios actuales y los que en adelante ingresen, sea cualquiera la cla-

se á que pertenezcan, podrán suscribirse á voluntad á una de las cuatro clases de cuotas que á continuación se expresan para cada defuncion, de lo que resulta: que cada asociado, en su caso, percibirá una cantidad proporcional á la cuota por que se haya suscrito.

Primera clase, 5 pesetas.

Segunda clase, 4 id.

Tercera clase, 3 id.

Cuarta clase, 2 id.

Que satisfarán los asociados en la siguiente forma:

Para una defuncion de los de la primera clase, pagarán los de las cuatro respectivas de 5, 4, 3 y 2 pesetas.

Para una de los de la segunda clase, pagarán los de la primera, lo mismo que satisfarán los de la segunda; y los de tercera y cuarta clase, sus cuotas respectivas de 3 y 2 pesetas.

Para una de los de la tercera, pagarán los de la primera y segunda á tres pesetas, lo mismo que satisfarán los de la tercera; y los de la cuarta clase, la suya de 2 pesetas.

Y para una de los de la cuarta, pagarán los de la primera, segunda y tercera, todos á 2 pesetas, lo mismo que satisfarán los de la cuarta clase.

Es decir, en resumen, que un Sócio de cualquiera de las cuatro clases, pagarán á los de su clase y á los de las tres restantes, la misma cantidad que ha de recibir de ellos en su caso.

La suscripcion podrá hacerse á una cualquiera de las cuatro clases por término de un año, pudiendo variar á voluntad en el mes de Enero de cada año la clase de la cuota, pasando de inferior á superior y viceversa.

4.ª También satisfarán los asociados una cuota fija anual de una peseta 50 céntimos, pagadas por semestres adelantados, para los gastos imprescindibles de correspondencia, impresos, libros de cuentas, actas, etc., á que dará lugar la Administracion de la Sociedad.

5.ª Además habrán de satisfacer los que en adelante ingresen una cuota de entrada, proporcional á la edad del individuo, con arreglo á la escala siguiente:

De veinte á treinta años, 5 pesetas.

De treinta á cuarenta, 10 id.

De cuarenta á cuarenta y cinco, 15 id.

De cuarenta y cinco á cincuenta, 20 id.

De cincuenta á cincuenta y cinco, 30 id.

De cincuenta y cinco á sesenta, 45 id.

Cumplidos los 61 años de edad, no se puede ingresar en la Asociacion.

Satisfarán asimismo, tanto los que ingresen como los inscritos en la actualidad, una cuota adelantada, á fin de tener una cantidad en depósito para atender á la primera defuncion que ocurra.

6.ª Los Sócios verificarán los pagos de las cuotas, tanto de defuncion como de administracion, precisamente dentro del plazo de dos meses, á contar de la fecha que lleve escrita el recibo, entendiéndose que el asociado que así no lo verifique, trascurridos que sean los dos meses, será dado de baja definitivamente en la Asociacion, perdiendo por consiguiente todos sus derechos.

7.ª Las familias de los Sócios que fallezcan, tendrán derecho á percibir la cantidad á que ascienda la suma de las cuotas recaudadas de los Sócios supervivientes, descontado el importe del giro.

Dicha cantidad se hará efectiva en la forma siguiente:

En el momento en que ocurra la defuncion, se entregarán dos terceras partes por el Tesorero, si fuere en Madrid; y si en provincias, por el corresponsal respectivo, que podrá girar letra contra el Tesorero, á tres días vista, por dicha cantidad; y la tercera parte restante, se satisfará al hacer la liquidacion correspondiente, dentro del plazo preciso de dos meses.

8.ª El importe de la cuota de defuncion, se entregará á la familia del finado que viva en su compañía, por el orden siguiente:

1.º á su esposa; 2.º á sus hijos (ó tutores si fueren menores); 3.º á sus padres, y 4.º á sus hermanos.

En el caso de no existir parientes de dichos grados ó de no estar éstos en la localidad, el Presidente de la Junta, si la defuncion ocurre en Madrid, ó el corresponsal, si es en una provincia, se encargará de arreglar y pagar los gastos del entierro, con arreglo á la cantidad correspondiente; y el resto de ésta, si le hubiere, quedará á disposicion de los legítimos herederos.

9.ª No habrá derecho á percibir las cuotas de defuncion hasta que haya trascurrido un año de la fecha en que el Sócio hubiere pagado la cuota de ingreso, consignada en la cédula de admision.

10. Para regir y administrar la Asociacion, habrá en Madrid una Junta Directiva, compuesta de siete Sócios residentes en dicha capital, que desempeñarán los cargos de Presidente, Vicepresidente, Tesorero, Contador, Secretario y dos Vocales.

Esta Junta se nombrará y renovará cada dos años por mayoría de votos, en la general de Sócios que se celebrará en el mes de Enero de cada año.

El desempeño de los cargos expresados será obligatorio por dos años, pudiendo ser reelegidos los individuos que los desempeñen, pero sin que en este caso sea obligatorio el aceptar.

11. Los Sócios residentes en provincias tienen la obligacion de nombrar, entre los que en cada una residan, un corresponsal que se entienda con la Junta Directiva para todos los asuntos relativos á la Asociacion. El cargo de corresponsal es asimismo obligatorio por igual tiempo de dos años, reelegible al terminarlos, pero sin que en este caso haya obligacion de aceptar.

El Sócio que resida en punto que no haya corresponsal, se entenderá directamente con la Junta Directiva.

12. La correspondencia de todas clases se dirigirá siempre al Presidente de la Junta, y las letras de giro á la orden del Tesorero.

13. La Junta Directiva se reunirá, por lo ménos, una vez al mes, y siempre que el Presidente ó tres de sus individuos lo juzguen necesario.

Dicha Junta Directiva cuidará del régimen y administración de la Sociedad, llevando al efecto las listas de Socios, correspondencia, libros de actas, cuentas y demás necesario, todo en la forma debida, y tendrá la obligación de rendir anualmente cuentas detalladas y justificadas de todos los gastos é ingresos, publicando cada seis meses un resumen de dichas cuentas.

14. Todos los años, en el mes de Enero, habrá en Madrid una Junta general de Socios, cuya convocatoria se anunciará con treinta días de anticipación, para que puedan concurrir, no solamente los Socios residentes en dicha capital, sino también los que tengan por conveniente acudir de las provincias.

Los que, residiendo fuera de Madrid, no puedan concurrir á la junta general, podrán nombrar un Socio que los represente, entendiéndose que esta representación es solamente para exponer sus ideas ó hacer reclamaciones, pues en las votaciones cada individuo no tendrá más que su voto personal.

En esta junta general, se dará cuenta del estado de la Sociedad y de cuantos asuntos interesen á la misma; se presentarán para su aprobación las cuentas del año anterior, y se procederá á la elección de nueva Junta Directiva, cuando por turno corresponda.

15. En el año en que corresponda elegir Junta Directiva, los Socios de provincias podrán mandar á la general las candidaturas que tengan por conveniente, siempre que lo hagan por escrito, y bajo su firma.

16. Además de la junta general anual mencionada, podrán convocarse otras cuando la Directiva lo crea necesario ó cuando un número de Socios de diez ó más lo soliciten del Presidente por escrito, expresando el objeto de la reunión.

17. Los acuerdos que se tomen en junta general, serán aprobados por mayoría de votos entre los Socios que asistan, sea cualquiera el número de ellos.

18. El Socio que hubiere sido dado de baja por el concepto expresado en la base 6.^a y quiera después volver á ingresar en la Asociación, tendrá que satisfacer la cuota de entrada que le corresponda, según la escala de la base 5.^a, como si fuera Socio de nuevo ingreso, quedando por lo tanto sujeto al plazo de un año para tener derecho al percibo de las cuotas de defunción.

19. Aprobadas que sean estas bases, sólo podrán alterarse por acuerdo tomado en junta general, por mayoría de votos.

Madrid 15 de Febrero de 1882.—LA JUNTA DIRECTIVA.

LOS TRANVÍAS EN NEW-YORK

De un notable y reciente libro de M. Ed. de Laveleye, *Los Estados Unidos*, tomamos el interesante capítulo que el autor consagra á los tranvías de la ciudad de New-York. Ofrece dicho artículo grande interés de actualidad en una época como la presente, en que la cuestión de los tran-

vías está á la orden del día por todas partes. No es ciertamente en el Nuevo Mundo, en el mundo del progreso, donde se ponen trabas al paso de los tranvías por ciertas calles, ni se procura crearles obstáculos de ningún género.

La población alta y la baja hallanse enlazadas entre sí, según indica M. de Laveleye, por un número infinito de vías y medios de comunicación. El americano no es andador, y como tiene siempre prisa de llegar, ha necesitado inventar muchas clases de rápidos vehículos.

Por tal motivo nacieron al principio los tranvías y nace ahora el ferro-carril aéreo. Cada avenida ó ancha calle tiene una línea de tranvía de doble vía, y casi todas las calles poseen una línea sencilla. En la parte inferior de la ciudad, adonde vienen á concurrir todas las líneas de tranvías, y en la que, como consecuencia de tal aglomeración, falta el espacio necesario para un desembarazado servicio, no es raro ver seis ó siete carruajes sucediéndose sobre los carriles unos á continuación de otros. En las avenidas los coches generalmente de dos caballos son parecidos á los que se ven en nuestras poblaciones, pero en las calles de menor circulación, los vehículos son más pequeños y de un solo caballo. En los coches se ha encontrado medio de suprimir el cobrador. Hé aquí de qué manera: se ha suprimido primeramente la plataforma de la parte de atrás, no dejando para el estribo sino dos escalones ó peldaños; después se ha colocado en uno de los rincones del carruaje cerca del cocherero, una caja, dentro de la que cada viajero debe depositar el precio de su asiento, 25 céntimos casi para todas partes. La moneda al caer hace vibrar un timbre, que sirve de aviso y de comprobador á la vez, y deslizando sobre una caja cubierta con cristal, permite al cocherero cerciorarse de que es la correspondiente al pago. Previénese por un aviso que el cocherero cambia toda moneda inferior á dos dólares. Al efecto tiene pequeños cucuruchos preparados de antemano, que contienen un valor igual al de cualquiera moneda que se desee cambiar, y entre cuyas piezas está siempre la de 5 céntimos necesaria para el pago. Tal sistema parece haber dado buenos resultados, puesto que le adoptaron los ómnibus de Broadway. Es tan general el uso de todos estos vehículos, que el americano á quien se pregunta por el camino que debe seguirse para llegar á tal ó cual punto no contesta: tomad hacia la derecha ó hacia la izquierda, seguid por allá ó por acullá, sino: «Tomad el coche de tal calle y preguntad al cocherero en dónde podreis tomar el de tal otra.»

Las sociedades de explotación de los tranvías reparten grandes dividendos, á pesar de la mucha competencia que unas á otras se hacen. De aquí ha nacido la idea de construir caminos de hierro aéreos. Las calles de las ciudades, resultando cada vez más estrechas é insuficientes para la circulación siempre creciente que en ellas se desarrolla, ha habido precisión de construir en Londres un ferro-carril subterráneo, y en New-York otro por el aire. Necesitábase gente emprendedora y arriesgada como los americanos para lanzarse en una empresa tan atre-