

Fife, el general Elliott y gran número de altos funcionarios. La estación se hallaba lujosamente engalanada. El general Aunesley, jefe del ejército de Escocia, y el lord *Provost*, dieron la bienvenida á los viajeros. Después de transmitir las últimas órdenes telegráficas, el tren se puso en marcha á la una y minutos, llegando en breve tiempo á la cabeza del puente colosal que se iba á inaugurar.

Fué un momento solemne aquel en que la locomotora seguida del tren real penetró pausadamente en el puente. La muchedumbre, que era inmensa, lanzó un ¡hurra! formidable al llegar el tren al extremo ópuesto.

Adelantándose entonces el escribano mayor de Edimburgo, leyó un acta conmemorativa, en la que quedaban consignadas los principales detalles de la inauguración.

El príncipe de Gales tomó entonces la palabra y pronunció el siguiente discurso:

«Grande es la importancia que reviste la obra que acabamos de inaugurar. A los Directores de la North British Company, á los Ingenieros Fowler y Baker corresponde la gloria de haber tendido sobre el Forth el mayor puente que en el mundo existe. La obra es grandiosa, y es por lo práctica digna del Reino Unido. Ella hará que las mercancías de Escocia lleguen con mayor rapidez á los mercados ingleses. Os doy las más expresivas gracias por la acogida que os hemos merecido, y hago votos por la prosperidad de la empresa y de la región donde se ha consumado tan grande esfuerzo. En nombre de la reina os doy gracias asimismo por las palabras de adhesión que le habéis

dedicado. Sea ese tramado gigantesco de hierro un lazo más de unión entre Escocia é Inglaterra.»

PROYECTO DE LEY DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

CAPÍTULO PRIMERO.

Disposiciones preliminares.

Artículo 1.º Para los efectos de la presente ley, se consideran ferrocarriles secundarios todos los que se destinan al servicio público y no estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal como se halla definida y establecida en el cap. 4.º de la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877.

Art. 2.º Las disposiciones de la presente ley solamente son aplicables á las concesiones de ferrocarriles secundarios que en lo sucesivo se otorguen por el Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO II.

Ferrocarriles secundarios con subvención del Estado.

Art. 3.º Se autoriza al Ministro de Fomento para que, mediante propuesta de la Comisión creada por el Real decreto de 16 de Marzo de 1888 forme el plan de los ferrocarriles secundarios, que convenga subvencionar en la forma establecida en el art. 6.º de esta ley.

Dicho plan deberá ser aprobado por Real decreto acordado en Consejo de Ministros, y formará parte integrante de esta ley. Sólo podrá ser modificado por medio de otra, previa información pública y con audiencia de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 4.º En el referido plan podrán incluirse líneas comprendidas en la red que actualmente constituye el plan de ferrocarriles de servicio general, siempre que no haya sido otorgada su concesión y se justifique la conveniencia de reducir

el ancho de la vía, previo dictamen de la Junta consultiva.

Previas las formalidades indicadas en el párrafo anterior, podrán también incluirse en el plan de ferrocarriles secundarios líneas de la red principal ya concedidas y no terminadas, mediante renuncia de los concesionarios á los derechos que sus respectivas leyes de concesión les otorguen.

Los concesionarios actuales tendrán para estas líneas el derecho de tanteo: el interés máximo que para ellas se garantice se determinará con arreglo á lo preceptuado en el párrafo segundo del número 3.º del art. 6.º

Art. 5.º El ancho de la vía de los ferrocarriles secundarios, ó sea la distancia entre los bordes interiores de las barras carriles, será el de un metro para todas las líneas comprendidas en el plan. Sin embargo, cuando razones especiales lo aconsejen y justifiquen, podrá modificarse este ancho, previo dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, fijándose siempre el que deba adoptarse para cada línea ó grupo de líneas en la ley especial que deberá preceder á su concesión.

Art. 6.º El Estado subvencionará los ferrocarriles comprendidos en el plan á que se refiere el art. 3.º de esta ley:

1.º Permitiendo el establecimiento y uso del ferrocarril en las carreteras y otras obras del Estado, cuyo público aprovechamiento pueda ser compatible con el de la vía férrea.

2.º Permitiendo también, en el caso de incompatibilidad de servicios, el establecimiento de los ferrocarriles en carreteras del Estado, cuando se reconozca, previo informe de las Corporaciones de quienes el Ministerio de Fomento juzgue oportuno asesorarse, y oyendo siempre á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, que los intereses generales del país y los particulares de aquella comarca obtienen ventajas manifiestas por el

cambio y sustitución radical de dichas carreteras por los indicados ferrocarriles.

3.º Garantizando durante los veinte primeros años de la explotación del ferrocarril, el interés anual del 5 por ciento al capital que se fije como representativo del coste de la construcción, capital que no podrá exceder en ningún caso, como coste medio, de 80.000 pesetas por kilómetro.

El interés garantizado no empezará á devengarse hasta que se halle en pública explotación la totalidad de la línea objeto de la concesión. Si fuese objeto de la concesión un grupo de líneas, cada una de ellas disfrutará del mismo beneficio desde que se halle abierta á la explotación.

Para otorgar al concesionario, en consonancia con lo dispuesto en los números 1.º y 2.º de este artículo, el aprovechamiento parcial ó total de alguna obra pública, el capital máximo garantizable por kilómetro de que habla el núm. 3.º será la diferencia entre 80.000 pesetas y la valoración de la utilidad ó economía que por la misma unidad de vía represente para el concesionario el aprovechamiento de la obra pública que se le permite utilizar. Si el coste kilométrico de las obras que deba ejecutar el concesionario, ó sea el importe del presupuesto aprobado para el ferrocarril, fuese menor que la diferencia indicada, el importe de dicho presupuesto será lo que se considerará capital garantizable.

Art. 7.º Se concederán también á las líneas de ferrocarriles secundarios comprendidos en el plan los beneficios que marca el art. 34 de la ley de Ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877 para los ferrocarriles de la red principal.

Art. 8.º Las concesiones de ferrocarriles secundarios se otorgarán por término de setenta y cinco años, y serán precedidas de leyes especiales, en que se fijarán de una manera terminante:

1.º La longitud de la línea ó grupos de líneas, objeto de la concesión.

2.º El capital cuyo interés se garantiza.

3.º La valoración de la utilidad ó economía que represente para el concesionario la carretera ú obra pública que utilice, en el caso de aprovechar alguna para la construcción del ferrocarril.

4.º El gasto anual de explotación por kilómetro, que habrá de tenerse en cuenta para los efectos de esta ley, y que se compondrá de dos partidas, una de ellas fija é invariable, y otra proporcional al producto bruto anual que resulte de la explotación del ferrocarril.

5.º La forma en que el concesionario deberá atender á la conservación ó entretenimiento de la obra que utilice.

6.º El plazo para dar principio á las obras, y el máximo dentro del cual habrá de ponerse en explotación el ferrocarril, así como la cantidad de obra que cada año deberá ejecutarse.

7.º Las tarifas máximas que habrán de regir en el ferrocarril.

Art. 9.º Para fijar el capital cuyo interés se garantiza, se tendrá en cuenta la longitud, previamente determinada de la línea, y el coste medio kilométrico de su establecimiento.

Si después de construída la línea ó grupo de líneas resultase con mayor longitud que la señalada en la respectiva ley especial, no se aumentará el capital cuyo interés se garantiza, aun cuando el aumento de longitud haya sido motivado por variaciones de trazado autorizadas por el Ministerio de Fomento. En el caso de que la longitud resultase por cualquier motivo menor que la fijada en la respectiva ley, se rebajará de dicho capital la parte que corresponda por la menor longitud.

(Se continuará.)

BIBLIOGRAFÍA

INDICE DE LAS PUBLICACIONES RELACIONADAS CON LA PROFESIÓN DEL INGENIERO.

Anales de la Construcción y de la Industria.—Núm. 5.—Madrid 10 de Marzo de 1890.—SUMARIO: Datos relativos á la explotación de ferrocarriles secundarios (continuación), por D. Rafael Clemente.—Las aguas de Madrid (continuación), por D. Antonio Montenegro.—Jablochkoff y los motores eléctricos, por R. M.—Humedad del aire, por M. F. C.—Ministerio de Ultramar: Real decreto.—Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales.—Programa de premios para el concurso del año 1891.—Noticias.—*Sección oficial.*—Subastas.—Noticias oficiales.

Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería.—Núm. 4.288.—Madrid 8 de Marzo de 1890.—SUMARIO: *Sección científico-industrial:* Memoria sobre la zona minera Linares-La Carolina, por D. Pedro de Mesa y Alvarez (continuación).—El tunel de Argentera en los ferrocarriles directos de Madrid y Zaragoza a Barcelona.—*Societades:* Sociedad anónima minera Cantábrica del Vierzo.—*Sección oficial:* Competencia sobre cuestiones mineras.—*Varietades:* El presupuesto reformado de Fomento.—Los ferrocarriles secundarios.—Carbón en la República Argentina.—Noticias varias.—*Sección mercantil:* Revista de mercados.

SUPLEMENTO.—*Ingeniería municipal:* Calefacción general en los edificios y casas, por J. G. H.—El puente movable del Nervión.—La Equitativa y la electricidad.—La luz eléctrica en el Ateneo de Madrid.—Nueva lámpara semi-candente.—Ferrocarril de Barcelona y Gracia á Sarriá.—Nuevo tranvia en Madrid.—Alumbrado eléctrico en el Circulo de la Unión Mercantil.—Palacio de cristal en San Sebastián.—El gas y la electricidad.

Gaceta de los Caminos de hierro de España y Portugal.—Núm. 40.—Madrid 9 de Marzo de 1890.—RESUMEN: Los ferrocarriles secundarios.—El nuevo proyecto de ley de ferrocarriles secundarios.—Documentos oficiales.—Ferrocarriles españoles.—Ferrocarriles extranjeros.—Estadística de los ferrocarriles alemanes.—Mineral de hierro.—Crónica general.

Nouvelles Annales de la Construction.—Núm. 423.—Mars 1890.—*Sommaire.*—TEXTE: Notes et documents.—Pont sur la Loire (ligne de Romorantin à Blois).—Nou-