

PROGRAMA DE LA 6.ª SESIÓN DEL CONGRESO DE FERROCARRILES

(Conclusión) (1)

XXV (V DE LA 3.ª S.)—SISTEMA BLOCK AUTOMÁTICO

Aparatos mecánicos ó eléctricos que permitan realizar automáticamente el sistema block con vía cerrada normalmente en caso de desarreglo de los aparatos.

XXVI (VI DE LA 3.ª S.)—SEÑALES REPETIDORAS DE LAS SEÑALES ÓPTICAS

Señales acústicas empleadas en los túneles en tiempo de niebla como repetidoras de las señales ópticas ordinarias.

XXVII (VII DE LA 3.ª S.)—EMPLEO DEL TELÉFONO

Empleo del teléfono en la explotación. Posibilidad de sustituirlo al telégrafo en las líneas de doble vía y en las de vía única. Pararraycs que permitan no interrumpir el servicio durante las tempestades.

XXVIII (VIII DE LA 3.ª S.)—MEDIOS DE SEGURIDAD PARA IMPEDIR LAS COLISIONES QUE PROVIENEN DE VAGONES ESCAPADOS

A. Frenos de zapata para detener los vagones maniobrados por la gravedad. Estudio de los diversos tipos. Resultados de experimentos.

B. Aparatos empleados en las estaciones para evitar que se escapen los vagones. Preferencia que se debe dar a ciertos tipos, teniendo en cuenta la pendiente de la vía.

C. Medios y aparatos adoptados para detener los vagones escapados. Resultados de experimentos.

XXIX (IX DE LA 3.ª S.)—(CON LA 2.ª SECCIÓN: "TRACCIÓN Y MATERIAL").—CLASIFICACIÓN POR LA GRAVEDAD

Resultados de la clasificación por la gravedad desde el punto de vista de la explotación. Su influencia sobre la conservación del material móvil.

XXX (X DE LA 3.ª S.)—REPARTICIÓN DEL MATERIAL MÓVIL

Reglas mejores que se deben adoptar para la reparación de los coches y vagones en el interior de una gran red.

4.ª SECCION.—ORDEN GENERAL

XXXI (I DE LA 4.ª S.)—CONTABILIDAD

A. Contabilidad general. Descripción de los diferentes sistemas existentes. Comparación desde el doble punto de vista de la eficacia y de la economía.

B. Comprobación de los ingresos. El sistema más seguro, económico y que ocasione menos dificultades para la ejecución rápida del servicio.

XXXII (II DE LA 4.ª S.)—CLEARING-HOUSES Ú OFICINAS DE LIQUIDACIÓN

Organización. Ventajas ó inconvenientes del sistema desde el punto de vista de la simplificación del trabajo.

XXXIII (III DE LA 4.ª S.)—AGRUPACIÓN DE MERCANCÍAS

¿Las tarifas de los ferrocarriles deben ser establecidas de modo que favorezcan la agrupación de mercancías á fin de utilizar lo mejor posible la capacidad del material de transporte, ó bien de modo que hagan inútil el empleo de agrupadores intermediarios?

XXXIV (IV DE LA 4.ª S.)—INSTRUCCIÓN PROFESIONAL DE LOS AGENTES DE FERROCARRILES.—CONDICIONES DE RECLUTAMIENTO Y ASCENSO.

A. Esfuerzos realizados por las Administraciones de ferrocarriles para desarrollar la instrucción técnica de su personal. Escuelas destinadas á formar el personal técnico. Escuelas primarias para los niños de los empleados y de los operarios de los ferrocarriles.

B. Medios de comprobar la instrucción de los agentes. Condiciones de reclutamiento y ascenso.

XXXV (V DE LA 4.ª S.)—SOCIEDADES COOPERATIVAS Y ECONOMATOS

Aplicación de las Sociedades cooperativas de consumo al personal de los ferrocarriles. Comparación de estas instituciones con los economatos (almacenes á cargo de las Administraciones de ferrocarriles).

¿En qué proporciones pueden las Administraciones intervenir en el establecimiento de instituciones de este género?

XXXVI (VI DE LA 4.ª S.)—SIMPLIFICACIÓN DE LOS REGISTROS EN LAS ADUANAS

Medios de facilitar el registro de las aduanas en las fronteras y de reducir las detenciones estableciendo estaciones comunes y servicios de aduana mixtos.

5.ª SECCION.—FERROCARRILES ECONOMICOS

XXXVII (I DE LA 5.ª S.)—INFLUENCIA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS EN LA RIQUEZA PÚBLICA

Estudiar la influencia de los ferrocarriles económicos (Light Railways, Klein-Bahnen, etc.), sobre el desarrollo de la riqueza pública y particularmente sobre el tráfico de las arterias principales desde su establecimiento en las regiones recorridas. ¿Cuáles son las mejores características de esta influencia?

XXXVIII (II DE LA 5.ª S.)—MEDIOS DE DESARROLLAR LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS

¿Cuáles son los mejores medios de desarrollar el establecimiento de los ferrocarriles económicos?

XXXIX (III DE LA 5.ª S.)—CRUZAMIENTO DE LAS GRANDES LÍNEAS POR LAS LÍNEAS ECONÓMICAS

¿Cuáles son los medios de reducir los inconvenientes del paso á nivel de las grandes líneas por las líneas económicas?

XL (IV DE LA 5.ª S.)—TRANSPORTE DE LOS PRODUCTOS DE LAS CASAS DE LABRANZA Á LAS ESTACIONES DE LOS GRANDES FERROCARRILES.

¿Cuáles son los mejores medios de llevar los productos de las casas de labranza á las estaciones de expedición de los grandes ferrocarriles (ferrocarriles económicos, tranvías, locomotoras para carreteras, carros, etc.?)

(1) Véase el número anterior.

XLI (V DE LA 5.^a S.)—COCHES Y VAGONES DE FERROCARRILES
ECONÓMICOS

Material móvil mejor adaptado á la circulación por los ferrocarriles económicos de perfil quebrado, de modo que permitan á éstos penetrar en los manantiales del tráfico.

Ventajas é inconvenientes de los largos carruajes mixtos de paso interior, montados sobre carretones y provistos ó no de compartimientos para equipajes (asientos disponibles, peso muerto, etc.)

XLII (VI DE LA 5.^a S.)—CALEFACCIÓN DE LOS COCHES DE LÍNEAS
ECONÓMICAS

¿Cuáles son los medios mejores de calefacción de los coches en las líneas económicas?

Nota.—Las comunicaciones se deberán remitir lo más tarde el 1.º de Septiembre de 1899 al Comité de Dirección. Las cuestiones cuyos informes no estén redactados para la época prescrita, podrán ser borrados del orden del día.

PUERTO DE DENIA

BASES DE LA CONCESIÓN DE LAS OBRAS DEL PUERTO

Facultado el M. I. Ayuntamiento de Denia por ley de 4 de Septiembre de 1892, para imponer una tributación con destino á las obras del puerto, dos soluciones son las que pueden adoptarse para llevar aquéllas á feliz término: ó recaudar directamente los arbitrios abonando á un contratista las certificaciones mensuales de las obras, según es práctica general en el servicio del Estado, ó bien conceder á una empresa, por un determinado número de años, el disfrute de los derechos establecidos sobre las mercancías. Ambas soluciones en el fondo vienen á ser la misma, pues no bastando la recaudación anual para sufragar los gastos de las obras, se hace preciso acudir á un empréstito, variando únicamente, por lo tanto, la entidad que haya de llevarle á cabo. Mas como quiera que las múltiples atenciones que pesan sobre los Ayuntamientos, y la corta gestión que la ley concede á los ediles, hace que estos organismos no tengan las buenas circunstancias que se requiera en toda gestión financiera, es indudable que la construcción directa de las obras por el Municipio no es tan viable como la concesión á una empresa determinada, que fundada para este objeto, puede intentar el empréstito y la explotación de las obras en mejores condiciones.

Por esta razón, el Ayuntamiento de Denia, que se inspira en los sentimientos del más acendrado patriotismo, ha optado por transferir sus derechos á un concesionario, para lo cual se halla facultado por el párrafo 2.º del artículo 26 de la ley general de Obras públicas de 13 de Abril de 1897.

Las bases de esta concesión, que se sometieron á la aprobación del M. I. Ayuntamiento en la sesión del 16 de Marzo pasado, y que no han sido mejoradas por ningún otro petionario, son las siguientes, reducidas á sus líneas generales:

1.º La construcción de las obras se verificará en un plazo que no exceda de diez años, á contar desde 19 de Abril de 1897, debiendo ejecutarse cada año obras que

importen la décima parte del presupuesto de la totalidad.

2.º Siendo insuficientes los muelles que se proyectan en la actualidad para satisfacer las necesidades del comercio, se construirán, además de las obras aprobadas por Real orden de 1.º de Febrero de 1895, las que se consideren necesarias para el establecimiento de un nuevo fondeadero, según previene la precitada Real orden, siempre que el presupuesto de las mismas no exceda de los $\frac{2}{3}$ del actual. El plazo de diez años, en uno y en otro caso, expira en 19 de Abril de 1907, de suerte que las obras siempre quedarán terminadas dentro del décimo año en que se empezaron á cobrar los arbitrios.

3.º Terminadas las obras y verificada la recepción oficial y definitiva de las mismas, el concesionario se obliga á su conservación durante los setenta años sucesivos.

4.º Se otorga al concesionario, á contar también desde el 19 de Abril de 1897, el disfrute directo de los arbitrios siguientes:

Una peseta por tonelada de carga y descarga.

Quince céntimos por tonelada de arqueo.

Los buques que no realicen operaciones y los que, realizándolas, devenguen en concepto de arbitrios cantidades inferiores á cincuenta pesetas, satisfarán con arreglo al siguiente arancel:

				Pesetas.
De	10 á	20 toneladas de arqueo..		1,50
De	21 á	50 ídem íd. íd.		3,00
De	51 á	100 ídem íd. íd.		5,00
De	101 á	250 ídem íd. íd.		12,50
De	251 á	500 ídem íd. íd.		25,00
De	501 á	1.000 ídem íd. íd.		40,00
De	1.001 en adelante..			50,00

5.º El concesionario de las obras percibirá los anteriores arbitrios durante un plazo de ochenta años, el cual se prorrogará por un número entero de años proporcional al aumento que sufra el actual presupuesto en virtud de las ampliaciones que se estudien, conforme se indica en el art. 2.º

En ningún caso, sin embargo, podrá exceder de noventa y nueve años.

Como desde luego se observa de la lectura de las anteriores bases, resulta sumamente reducida la tarifa de arbitrios, proporcionando ventajas de importancia al comercio local y al de las cercanías, pues no encontrándose puerto que reúna las condiciones naturales del de Denia, y en el cual los impuestos son tan elementales, con seguridad ha de acudir al nuestro con preferencia á los demás, siempre que los transportes no recarguen notablemente las mercancías.

Examen comparativo de los arbitrios que se perciben en los principales puertos del Mediterráneo.

Hé aquí ahora los derechos que con cargo á las obras se perciben en los puertos del Mediterráneo.

Barcelona.—En este puerto los derechos que se perciben se regulan según la clase de mercancías y la procedencia de los buques. No existe, por tanto, tipo único que pueda servir de comparación, pero teniendo en cuenta los datos referentes al trienio de 1893 á 1896, publicados por la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, resulta que en este período se descargaron 1.249.118,315 toneladas, deven-