

rácter de supletorio al anterior, por Real decreto de 2 de Noviembre del mismo año.

El ancho de la vía entre los bordes interiores de los carriles será de un metro en estos ferrocarriles, salvo aquellos casos en que por el Gobierno se estime conveniente otra latitud.

Art. 21. El plan único de ferrocarriles secundarios formado en virtud del artículo precedente podrá ser adicionado por acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de una Comisión técnica, que presidirá el Ministro de Fomento, con aquellas líneas que, formando ó no parte del plan general establecido por la ley de 23 de Noviembre de 1977, hayan sido objeto de concesión que no esté caducada, siempre que lo solicite el concesionario dentro de los tres meses concedidos desde la publicación de esta ley, pero adjudicándose en pública subasta al mejor postor.

Constituirán la Comisión dos personas de reconocida competencia y notoriedad, nombradas por el Ministro de Fomento con el carácter de Vicepresidentes; el Presidente del Consejo de Obras públicas, el Director del Instituto Geográfico y Estadístico, un General y un Jefe

del Ejército en representación del Ministerio de la Guerra, un representante de las Compañías férreas de vía normal en explotación, otro de las de vía estrecha también en explotación, un representante de las Cámaras de Comercio, especialmente designado por ellas, y un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de notoria competencia, aunque no tenga ningún cargo oficial, libremente nombrado por el Ministro del ramo.

Se autoriza al Gobierno para otorgar aisladamente la concesión de cada uno de los ferrocarriles que figuren en el plan único hasta completar una red de 3.000 kilómetros, sin que pueda rebasar esta cifra hasta que se halle autorizado para ello por una nueva ley. Estas concesiones se harán procurando una equitativa distribución entre las zonas que abarcan las actuales Divisiones de ferrocarriles, y sólo en el caso de haber transcurrido dos años desde la promulgación de esta ley podrán acrecer las porciones no verificadas dentro de alguna zona á las de aquellas que las soliciten en condiciones más económicas para el Estado.

(Se continuará.)

## NOTAS E INFORMACIONES

### En la Escuela de Caminos.

El Sr. Director general de Obras públicas visitó ayer la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Recibido por todo el profesorado afecto á dicho Centro, recorrió todas las dependencias de la Escuela y el Laboratorio de ensayo de materiales, enterándose minuciosamente del funcionamiento de todos los importantes servicios que, á más de los peculiares de la enseñanza, están á cargo de aquél.

Á su presencia se ejecutaron diversos ensayos de resistencia de materiales, medidas eléctricas, etc., etc., en el Laboratorio Central.

Visitó también el museo, gabinetes de topografía, mineralogía, etc., y la escogida biblioteca.

En una de las clases se hizo funcionar el aparato de proyecciones, que tan útil resulta para la enseñanza, presentando vistas de puentes, elementos de edificios, órganos de máquinas, esquemas de las mismas, etc.

El Sr. Andrade, que justo es consignar hizo una visita muy detenida, demostrando gran interés en conocer todos los detalles, salió muy complacido, ofreciendo al profesorado su decidido concurso para cuanto pueda tender á la mejora de la Escuela y Laboratorio Central.

Entre los Ingenieros profesores ha dejado á su vez este acto grato recuerdo.

### Los ferrocarriles secundarios y los Ingenieros españoles.

Hemos recibido una interesante carta de un distinguido Ingeniero de Caminos sobre este asunto, de la que copiamos á continuación los párrafos más salientes:

«En el Reglamento provisional aprobado en 17 de Septiembre último, para la ejecución de la vigente ley de Ferrocarriles secundarios, se observa clara y manifiestamente una decidida protección á la industria nacional al obligar en el art. 5.º de ella y 36 de aquél, que, salvo casos excepcionales, el material fijo y móvil que se emplee en la construcción y explotación de los ferrocarriles secundarios sean de producción nacional. El art. 4.º de la citada ley, aclarado por el 3.º del Reglamento, obliga á las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción de ferrocarriles tengan su domicilio en España y estén sometidas á las leyes españolas.

Los citados preceptos son por todos conceptos dignos de alabanza y es inútil tratar de convencer á nadie de ello, porque fácilmente se comprenden las razones en que se hallan fundados.

Ahora bien, en el art. 6.º el Reglamento dispone que «los concesionarios quedan en libertad de elegir, sin otras restricciones que las que impongan las disposiciones que regulen en España el ejercicio de las distintas profesiones, el personal de todas clases para la ejecución y explotación de las líneas».

Según se desprende de lo expuesto, resulta que deja completamente desamparado al personal técnico español que pudiera intervenir en la ejecución y explotación de ferrocarriles secundarios subvencionados por él. ¿Por qué no ha de obligarse que la dirección y explotación técnica se haga por Ingenieros españoles?

Creemos que al igual que á los productores de material para ferrocarriles debe protegerse al personal técnico; lo contrario no está en armonía con el criterio que parece se había marcado al redactar el citado Reglamento, de proteger todo lo que fuera nacional en sus distintos aspectos.

Por tanto, y si es que los compañeros son de la misma opinión, debemos rogar á la Superioridad que el art. 6.º del citado Reglamento se modifique en el sentido indicado.

Ahora que van á reunirse las Zonas, y no tardará en hacerlo la Comisión Central, es ocasión de que en ellas se exponga lo anotado para el fin que se persigue, pues creo que, en general, á todos agradaría poner nuestros conocimientos al servicio de obras de tanta importancia como son los ferrocarriles, tanto más cuanto que es una de las especialidades de nuestra carrera, y debemos procurar por todos los medios que una obra nacional la hagamos los hijos del país.»

### Puerto de Cádiz.

El día 28 ha terminado el plazo de admisión de proposiciones para el concurso de construcción del puerto de Cádiz, calculado en 11.600.000 pesetas.

Presentaron proposiciones las casas Guiseppe; Minio; Boenco, de Génova; Martín Johannes; Van Hattum, de Holanda; la Sociedad catalana general de crédito; Augusto Galtier, francesa; y Henri Laserce.