MADRID 24 DE SEPTIEMBRE DE 1896.

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

NECESARIA PARA TODOS LOS CUERPOS FACULTATIVOS DE OBRAS PÚBLICAS, TORREROS DE FAROS, CONTRATISTAS Y CUANTOS TENGAN RELACIÓN CON AQUÉLLAS

AÑO XLIII

SERIE 6.ª

Carreteras y caminos vecinales, puentes, ferrocarriles, tranvías, canales, ríos, riegos, desecamientos, puertos, alumbrado marítimo, aplicaciones de la electricidad y abastecimiento de aguas.

SE PUBLICA TODOS LOS JUEVES

TOMO II

NÚM. 13.

Redactor-Presidente.. Ilmo. Sr. D. Luis Sáinz y Gutiérrez, Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos.
Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
D. Luis Gaztelu, Profesor de la Escuela de Caminos.
D. Manuel Maluquer, Ingeniero del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos.

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9.=Madrid.

SECCIÓN OFICIAL

CARRETERAS

Se incluyen en el plan general de las del Estado (*Gaceta* 22 Septiembre 96) las siguientes:

—Una de tercer orden que, partiendo de la villa de Santa Coloma de Farnés, pase por San Hilario de Sacalm y empalme con la carretera de Vich á San Hilario, en el confín de la provincia de Gerona.

—Una de tercer orden que, partiendo de Sahagún, en el arranque de la de esta villa á las Arriondas, y pasando por Grajal y Pozuelo, termine en Villada.

—Una de tercer orden que, partiendo de la Venta de la Mojonera, en la carretera de Puerto Lumbreras á Almería, y pasando por los baños sulfurosos de Lucainena de las Torres, empalme con la carretera de Almería á la Cuesta de los Castaños, en el pueblo de Nijar.

—Una de tercer orden en la provincia de Cuenca que, partiendo del pueblo de Las Mesas, y pasando por la parte Este de la laguna Taray, termine en el pueblo de Pedroñeras.

FERROCARRILES

LEY

Artículo 1.° Se autoriza al Gobierno de S. M. para que pueda concertar, junta ó separadamente, con las Compañías ferroviarias, un convenio prorrogando los términos de sus respectivas concesiones como máximum hasta 1.° de Julio de 1980, siempre que con el concurso é intervención de dichas Compañías ó de sus representantes ó establecimientos de crédito con quienes tengan relaciones, haga el Gobierno una operación de crédito por valor mínimo de 1.000 millones de pesetas efectivas, con la garantía general de la Nación ó con la especial para que está autorizado por la ley de 10 de Julio de 1896, que continuará vigente.

Formarán parte del capital de la operación, de 100 á 200 millones de pesetas en oro por lo menos. El Consejo de Ministros, teniendo en consideración el valor de la prórroga de las concesiones que otorgue á las Compañías ferroviarias, y los intereses de los tenedores de la actual Deuda pública de la Península, determinará la cantidad y condiciones que represente la operación, si ésta ha de ser en Deuda perpetua ó amortizable, el tipo del interés, el plazo ó plazos de la amortización lo más aproximado posible al término de las prórrogas, y la garantía que haya de darse.

Lo prescrito en esta ley no modifica la legislación vigente sobre subvenciones y tarifas de ferrocarriles.

Art. 2.° El Gobierno, al dar cuenta á las Cortes del uso de la presente autorización, lo hará en los mismos términos que lo haga de la ley de 10 de Julio de 1896, especialmente destinada á arbitrar los recursos necesarios al restablecimiento del orden público en la Isla de Cuba.

Art. 3.° Las Compañías, sin exceder el plazo de concesión señalado á sus líneas, podrán sustituir por otros los títulos que actualmente tienen emitidos, ó introducir en sus cuadros de amortización las modificaciones ó aplazamientos que consideren necesarios, siempre que para esto obtengan el consentimiento de los interesados en los mismos títulos, ó su adhesión en el número y forma que se expresan en el presente artículo.

Las Compañías, sin necesidad de constituirse para esto en estado de suspensión de pagos, ni depositar, por tanto, los sobrantes de sus ingresos, podrán presentar al juzgado de primera instancia de su domicilio el proyecto de modificaciones ó convenio que en Junta general hayan acordado someter á la aceptación de sus acreedores, solicitando al hacer esa presentación al llamamiento de los mismos por el término de tres meses, para que manifiesten su conformidad ú oposición al referido convenio, cuya presentación y solicitud producirán los efectos que para la declaración de suspensión de pagos determina el número 1.° del art. 934 del Código de Comercio.

Si las Compañías hubieran obtenido anteriormente adhesiones al proyecto que presenten, acompañarán á éste

los justificantes de las mismas, y tanto estas adhesiones como las que se verifiquen dentro de los plazos que se abran judicialmente, se formalizarán con arreglo á lo prescrito en el art. 12 de la ley de 12 de Noviembre de 1869, pudiendo sustituirse el depósito de los títulos al portador ó negociables que presten dichas adhesiones por el estampillado de los mismos, de cuya efectividad y del número y calidad de los títulos así adheridos, habrá de certificar Agente consular, Notario ú Oficial de fe pública que resida en el lugar donde el estampillado esté puesto ó se practique, legalizándose en forma estas certificaciones.

El convenio será aprobado si reune la adhesión de los tres quintos de los títulos ú obligaciones á los que afecte, computados como establece el precitado Código, y no reuniéndolos, se hará un segundo llamamiento, por término de dos meses; entendiéndose y declarándose también aprobado el convenio si dentro de este nuevo plazo reuniese la adhesión de los dos quintos del total de aquellos títulos, y no hicieren oposición ó dieren su voto contrario representaciones que excedan de otros dos quintos de ese mismo total.

A los títulos, valores, cédulas ó efectos de cualquiera clase, sujetos á ser timbrados ó á satisfacer el impuesto de derechos reales que las Compañías emitan en sustitución ó por conversión de los que tengan emitidos con pagos de esos tributos, les servirá de abono la cantidad que por la emisión de los antiguos se haya satisfecho en ambos conceptos, y se pagará únicamente la diferencia en más que corresponde por la mayor cantidad que puedan representar los títulos nuevos, en relación con la que representen los que se modifiquen ó sustituyan; entendiéndose vigente, tanto para la emisión como para la amortización de unos y otros, el art. 11 de la ley de Presupuestos de 29 de Junio de 1887, con estricta sujeción al que se ultimarán todas las liquidaciones que ahora se hallen pendientes en cualquier estado, ó que deban practicarse en lo futuro.

Art. 4.° Las Compañías de ferrocarriles, para el cumplimiento del convenio á que esta ley se refiere, quedan exceptuadas del pago de los derechos reales y demás impuestos que por la legislación actual pudieran devengar.

Art. 5.° El Gobierno presentará á las Cortes un proyecto de ley para dispensar la protección debida á la industria siderúrgica en lo relativo á la introducción de material de ferrocarriles.—*(Gaceta* de 21 de Septiembre de 1896.)

AGUAS

Se ha autorizado á D. José Serrer Ferrando para cruzar la carretera de Cocentaina á Denia (Alicante) en el kilómetro 50, por medio de un sifón, para dar riego á una parcela de su propiedad, colindante con dicha vía pública.—*(Gaceta* 20 Septiembre 96.)

—Se ha autorizado á D. Santiago Sáenz Iñiguez, para construir una tajea en el kilómetro 26, hectómetro 4.° de la carretera de Piqueras á Logroño (Logroño).—*(Gaceta* 20 Septiembre96.)

PERSONAL

D. Eduardo Saavedra, Académico de la de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, ha sido nombrado vocal de la Comisión Central de Evaluación y Catastro.—*(Gaceta* 16 Septiembre 96.)

SECCIÓN DOCTRINAL

FERROCARRIL DE PAMPLONA Á IRUN [1]

Descripción del trazado.

En la dirección general del trazado nos hemos sujetado á las condiciones que nos fueron impuestas por el Ministerio de la Guerra al concedernos la autorización para proceder á la toma de datos de campo.

La longitud total, que es de 107.963'06 metros, la hemos dividido en tres secciones, que quedan perfectamente definidas por la topografía del terreno: la primera, que tiene 38.684'10, comprende desde Pamplona hasta el paso de la divisoria del Ebro y el Cantábrico, consta de tres trozos: el primero de 14.375'99 metros, el segundo de 12.978'88 y el tercero de 10.968'28. La segunda sección comprende desde el paso de la divisoria del Ebro y el Cantábrico hasta el río Bidasoa, y consta de tres trozos, que son: el cuarto de 9.569'29 metros, el quinto de 9.672'14 y el sexto de 10.852,16. La tercera sección comprende desde el río Bidasoa á Irún, y consta de tres trozos, que son: el séptimo de 15.080'64 metros, el octavo de 12.825'09 y el noveno de 11.239'67.

Trozo primero.—El trozo primero tiene su origen á la salida del portal llamado de San Nicolás, donde se proyecta el emplazamiento de la estación de Pamplona, en una explanada que está limitada por la carretera de Pamplona á Tafalla y de Pamplona á Irún, con la inmensa ventaja de estar situada muy cerca de la población, y que estas dos carreteras pueden servirle de camino de acceso, evitando con este emplazamiento los graves inconvenientes de la estación actual del ferrocarril del Norte, que además de estar muy distante de la población, está servida por carreteras de muy fuertes pendientes, lo que hace que el valor de todas las mercancías venga recargado con lo que cuesta el transporte de la estación á la ciudad. Al elegir el emplazamiento que hemos designado, además de tener en cuenta las ventajas enumeradas, hemos procurado que este mismo emplazamiento sirva para el ferrocarril en estudio de Pamplona á Logroño por Estella que ha de ser la prolongación lógica de éste. A partir de la estación de Pamplona se ha tratado de bajar al río Arga en las mejores condiciones posibles, con pendientes que no llegan al 2 por 100, y curvas con radios mayores de 150 metros.

Una vez en el río Arga, se cruza éste por medio de un puente de fábrica de tres arcos de 15 metros de luz cada uno, para el cual se ha estudiado un proyecto especial. Pasado el río Arga, y después de una curva de 200 metros de radio, y una alineación recta de 1.340 metros, se llega al pueblo de Villaba, donde se proyecta un apeadero, para el servicio del pueblo y de una magnífica fábrica de papel que allí existe,

(1) Véase el número anterior.