

que lo limitan de 49,70. Se ha aprovechado la reconstrucción de la obra para hacer pasar también una carretera que es de gran utilidad para la agricultura y la industria de la comarca.

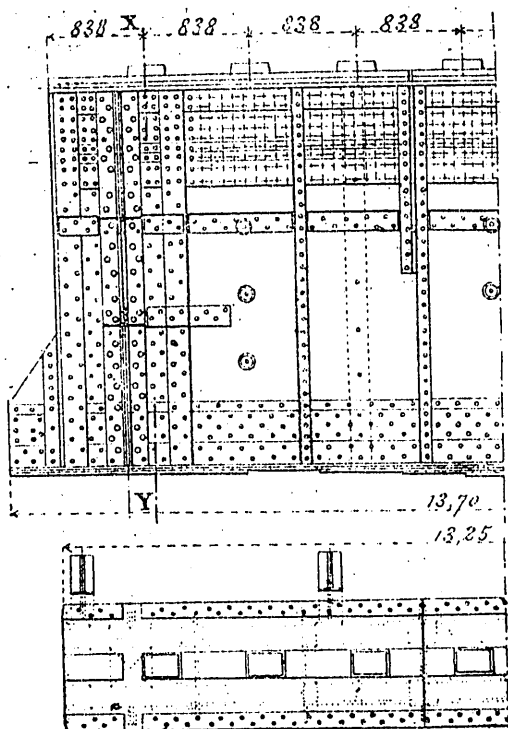


Fig. 4.ª

El nuevo puente tiene una longitud total de 167 metros. Las rampas de acceso se han establecido de manera de permitir de-

jar bajo el tablero del puente una altura libre mínima de 4,88 metros.

La obra se compone de tres tramos fijos, dos principales hacia la orilla occidental y uno de aproximación, más corto, hacia la otra orilla, y un tramo móvil levadizo (figuras 2.ª y 3.ª). Este último descansa sobre dos pilas unidas por vigas que llevan los caminos de rodamiento de los sectores de oscilación

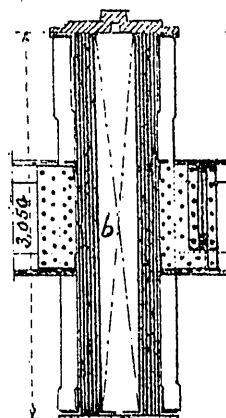


Fig. 5.ª

(figuras 4.ª y 5.ª); la obra comprende, pues, cuatro pilas y dos estribos.

Las pilas y estribos están contruidos con ladrillos grises y granito noruego con relleno de hormigón. Las cuatro pilas están fundadas por el aire comprimido; los estribos se han construido sobre una fundación de pilotes que soportan un zampeado de hormigón de 1,80 metros de espesor.

(Continuad.)

Asamblea nacional de Ferrocarriles.

CONCLUSIONES APROBADAS

SECCIÓN PRIMERA

QUESTIONES GENERALES DE POLÍTICA FERROVIARIA

Conclusión primera:

Examinadas por la Asamblea las diferentes causas á que obedece el enorme desconcierto reinante en todos los órdenes de la política ferroviaria nacional, declara que hay una fundamental, y es la carencia de la debida *organización superior* en la materia, por parte del Estado. Y consciente de que para remediar tan grave situación lo único acertado es amoldarse al principio de la concentración de esfuerzos, acuerda la Asamblea no dispersar los suyos en múltiples gestiones y dirigir todas sus energías á la consecución de los siguientes objetivos capitales:

- Bosquejar con urgencia dicha organización superior.
- Ejercer sobre el Estado toda la influencia posible para que se lleve á cabo en el más breve plazo.
- No olvidar en sus gestiones que la elección del hombre que ha de implantar y encauzar aquella organización es, sin disputa alguna, el punto más importante de todos.

Conclusión segunda:

Debe nacionalizarse el servicio de ferrocarriles, haciendo que el capital propietario de las líneas sea español, que los servicios técnicos y administrativos de las mismas estén á cargo de ciudadanos españoles, y que todas las industrias relacionadas con este medio de comunicación radiquen en el país.

Conclusión tercera:

Reconociendo por un lado las dificultades de una inmediata reversión y por otro la no conveniencia de prorrogar las concesiones, y considerando que la política ferroviaria es una parte de la política económica general, la Asamblea acuerda que se oriente esta política en dirección que conduzca á la estatificación gradual de los ferrocarriles, realizando para ello en momento oportuno las operaciones financieras necesarias.

Conclusión cuarta:

La explotación de los ferrocarriles que en su día pueden revertir al Estado, ó la de los que se construyan por éste en lo sucesivo, estará á cargo de la Administración pública, con régimen autónómico del organismo que á tal efecto se establezca.

Conclusión quinta:

Se impone el contacto íntimo y permanente entre las Compañías ferroviarias y los elementos que han de tener á su cargo las redes en tiempo de guerra.

SECCIÓN SEGUNDA

CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA RED Y COMPLEMENTO DE LA ACTUAL

Conclusión primera:

Todas las nuevas líneas constituyen complemento de la red actual. Deben clasificarse en dos grupos, que pudieran llamarse de primero y segundo orden, definidos por el ancho de vía: el normal para el primer grupo, y el de un metro para el segundo.

Se deben revisar y completar cuidadosamente los planes de ferrocarriles de ambas categorías con la intervención de las fuerzas económicas nacionales y de los Centros técnicos, civiles y militares, eliminando los que no puedan considerarse de interés público, y procurando el establecimiento de grandes líneas directas

que respondan á los altos intereses nacionales, utilizando, en cuanto sea posible para el efecto propuesto, las líneas ya construidas en la parte que convengan.

Conclusión segunda:

Se considera como de la mayor urgencia la mejora y continuidad de las líneas actuales y el perfeccionamiento de sus enlaces, á fin de aumentar su capacidad de tráfico.

El Gobierno obligará á las Compañías de ferrocarriles á presentar, en el plazo de un año, el proyecto de mejoras á que se refiere esta conclusión.

Conclusión tercera:

En el supuesto de que la Administración pública no se incaute de las líneas actuales, el Estado debe obligar á las Empresas á que efectúen, en el plazo más corto posible, los perfeccionamientos necesarios en sus trazados, instalaciones y material, mediante los auxilios que se estimen más conformes con los intereses generales del país.

Conclusión cuarta:

Aprobados los planes y orden en que deben realizarse, el Estado se hará cargo de la construcción de los ferrocarriles que ambos planes comprendan, siempre que entidades particulares no los construyan, con ó sin ayuda convenida con el Estado.

Conclusión quinta:

Para el pago de todos los gastos que ocasionen el establecimiento de estos ferrocarriles se emitirán títulos de una Deuda especial de ferrocarriles amortizable, que se pondrá en circulación á medida que se vaya necesitando, siempre sobre certificaciones aprobadas por el Ministerio de Fomento ó sus delegados.

A esta Deuda se afectarán como garantía especial los impuestos sobre los transportes de las líneas respectivas y los productos de las mismas, además de la garantía general de la Nación.

Igual procedimiento se seguirá para la mejora de los ferrocarriles actuales en caso de que se realice la inmediata incautación de las líneas.

Conclusión sexta:

Para la ejecución de estas obras se seguirá, por regla general, el procedimiento de contratas, que podrán ser totales, por líneas ó redes, ó parciales, según lo que el Estado, por sus organismos técnicos estime conveniente.

Conclusión séptima:

Para cada línea ó grupo de líneas de una misma región se constituirá un Consejo de Administración, que sustituirá á todos los actuales organismos del Estado, para dirigir los trabajos y administrar los fondos destinados á la construcción.

Este Consejo funcionará como el de una Compañía anónima y no estará obligado á someterse á los preceptos de la ley de Contabilidad.

SECCIÓN TERCERA

CUESTIONES RELATIVAS AL PERSONAL

Conclusión primera:

Examinadas por la Asamblea las distintas causas de las desavenencias existentes entre ciertas Empresas de ferrocarriles y algunos de sus empleados, declara que hay una fundamental ya consignada en la primera conclusión de la Sección primera, y para hacerla desaparecer procede, por lo tanto, aplicar idéntico remedio al que allí se propone.

Conclusión segunda:

Reglas para prevenir los conflictos sociales en ferrocarriles:

a) Que por un organismo superior del Estado se reglamenten los derechos y deberes del personal ferroviario, prohibiendo en absoluto el derecho á la huelga, pero concediéndole á su vez una representación en dicho organismo superior para garantía de sus derechos.

b) Que para evitar desconsideraciones en el trato deben encomendarse las jefaturas locales, depósitos de máquinas, secciones de la vía ó de la explotación á agentes aptos con título facultativo ó sin el, pero siempre de gran cultura económico-social.

c) Que debe salirse al encuentro de la falta de estímulo y de confianza en el esfuerzo individual, adoptando resueltamente la organización y remuneración del trabajo por los métodos científicos más empleados.

d) Que por lo que se refiere al personal de tracción, debe procurarse elevar su cultura media reclutando los maquinistas, en parte, entre peritos mecánicos, previas las prácticas necesarias, á la vez que procurando por todos los medios, incluso la imposición por el Estado, que el servicio de tracción no se efectúe con combustibles y materiales de mala calidad, que influyen poderosamente en el descontento de maquinistas y fogoneros.

Conclusión tercera:

El modo de conseguir la disciplina y responsabilidad del personal ferroviario es el siguiente:

a) Clasificación del personal en dos grupos, incluyendo en el primero el directamente dedicado á la explotación y administración del transporte, y en el segundo el meramente auxiliar.

b) La Asamblea desea que por el Instituto Nacional de Previsión se haga un estudio sobre la forma en que podría encargarse de las pensiones y jubilaciones del personal ferroviario.

c) En plazo brevísimo las Compañías propondrán las normas de ingreso y ascensos de sueldos y categorías, correcciones y castigos para todo el personal, con excepción de los jefes superiores de servicio, con la obligación de publicar trimestralmente, por lo menos, todas las modificaciones que sufra el personal por los ingresos, ascensos, bajas, traslados, castigos, etc.

El Gobierno aprobará estas normas previo informe de los organismos técnicos y de las representaciones obreras.

Conclusión cuarta:

Debe procederse á una revisión radical del vigente Reglamento de 1915 para la explotación de las líneas de servicio público en circunstancias anormales, por haber demostrado sus grandes deficiencias la experiencia de los años 1916 y 1917. La orientación de esta reforma se inspirará en las siguientes normas:

a) Que el Estado no haga cesión de sus facultades intransferibles, tanto en la iniciativa como en la práctica de su intervención directa.

b) Que el Comité ú organismo encargado de la explotación no asuma todas las responsabilidades de cada uno de los miembros que la componen, con el fin de que éstas puedan delimitarse y exigirse, haciendo especial mención de las Empresas, que en ningún momento deben dejar de ejercer, bajo su exclusiva responsabilidad, las funciones que sólo ellas están en condiciones de desempeñar.

c) Que el Reglamento sea todo lo amplio y detallado que se necesite, para que en el momento de su aplicación no haya vacilaciones ni criterios diferentes.

Conclusión quinta:

En términos generales la Asamblea declara la necesidad de que en el reclutamiento y ascenso del personal ferroviario se ten-

ga en cuenta la conveniencia de distinguir diversos órdenes de funciones, exigiéndose para cada uno de ellos un reclutamiento propio en el que no se reconozca privilegio absoluto á título alguno, sino á la demostración rigurosa de la competencia exigida. Independientemente de lo establecido en la última parte del apartado a) de la segunda conclusión, se crearán en cada Empresa de ferrocarriles Juntas ó Comisiones mixtas especiales con carácter arbitral, en las que, además de la Empresa, tendrán representación cada una de las diferentes clases de personal, y á las que se someterán en primer término las diferencias entre las Compañías y empleados y entre las distintas agrupaciones.

Conclusión sexta:

Se reconoce la necesidad de que al personal subalterno de ferrocarriles se le dote de la instrucción profesional adecuada al buen desempeño de sus importantes funciones, siempre respetando los derechos adquiridos.

Para ello convendría crear escuelas de ferrocarriles especiales, en combinación de las Escuelas de Artes é Industrias con las establecidas por la Asociación de Empleados de ferrocarriles y con el regimiento de Ferrocarriles, á cuyo efecto por el Ministerio de Fomento se nombrará una Comisión en donde estén representados los organismos antes dichos, las Compañías y los funcionarios del Estado que se crea conveniente, para que en un plazo de seis meses emita informe detallado respecto á los medios de llegar «gradualmente» á la realización del pensamiento antes expuesto.

Independientemente de estas escuelas especiales, el Estado deberá dar toda clase de elementos y prestar su mayor apoyo á las tropas de Ferrocarriles para que perfeccionen constantemente su instrucción practicando en las diferentes líneas de la provincia.

SECCIÓN CUARTA

CUESTIONES REFERENTES Á LA EXPLOTACIÓN Y ORGANIZACIÓN ADMINISTRATIVA

Conclusión primera:

Es imperiosamente necesaria la reforma, unificación y complemento de la vigente legislación ferroviaria.

Conclusión segunda:

Siendo aspiración constante de las Cámaras de Comercio que se resuelvan, breve y equitativamente, las cuestiones comerciales que estén sometidas á las Inspecciones de ferrocarriles, debe dárseles satisfacción otorgando esas funciones ejecutivas á las Inspecciones y dando intervención á las Cámaras de Comercio é Industria en la redacción de las disposiciones reglamentarias oportunas.

Conclusión tercera:

Se reconoce la conveniencia de que se lleve á cabo la unificación de las bases de percepción por tonelada y kilómetro de la tarificación general:

a) Deben refundirse y unificarse las condiciones generales de aplicación de las tarifas, haciéndolas únicas y obligatorias para todas las tarifas generales y en todas las líneas.

b) Creación de una nomenclatura única numerada y amplia para la clasificación de las tarifas generales, teniendo en cuenta al clasificar ó indicar bases, no sólo el valor de la mercancía, sino también el uso á que se destina, espacio que ocupa y condiciones de embalaje.

c) Que en la tarificación especial, para lo cual deben establecerse condiciones especiales de aplicación, no puedan adoptarse más denominaciones que las de la nomenclatura general numerada.

d) Que se proceda á la unificación de la estructura de la tarifi-

cación especial creando modelos cuyo número sea reducido y á ellos forzosamente se ajusten toda clase de reducciones de precios, medio único de que se puedan poner al alcance de los empleados y el comercio los precios especiales que se creen.

Que de la nomenclatura única se tomen obligatoriamente las denominaciones de mercancías para la tarificación especial, y todo ello conducirá á que se puedan publicar, consultar y adquirir las tarifas, lo que actualmente es materialmente imposible y origen de los numerosos errores que se cometen en pro y en contra.

e) Prohibición de que se establezcan más de tres tarifas (general, especial local y especial combinada) para una misma clase de mercancías.

f) Las Compañías deben establecer trenes directos de mercancías para el más rápido transporte de las remesas, y cuando éstas lleguen á sus destinos darán conocimiento directo al consignatario respectivo.

Conclusión cuarta:

Necesidad de la creación de una Oficina central de todas las Compañías de ferrocarriles para la resolución en común de las reclamaciones en plazos fijos.

Conclusión quinta:

Para llevar á la práctica, dentro del más breve plazo posible, la reforma de la tarificación que se persigue, se nombrará por el organismo superior especial ó, en su defecto, por el Ministerio de Fomento, una Junta que podrá denominarse de Tarificación ferroviaria, en la que estarán representadas la Administración pública, las Compañías ferroviarias y las entidades comerciales y productoras.

SECCIÓN QUINTA

CUESTIONES TÉCNICAS

Conclusión primera:

Las conveniencias económicas y las necesidades militares de la Nación exigen que se procure con toda eficacia que todo el material fijo y móvil necesario para nuestros ferrocarriles pueda ser construido en España.

Esta construcción debe hacerse ajustándose á los principios de unificación de tipos y en la escala conveniente de especialización y fabricación en serie, procurándose obtener el mayor rendimiento y el menor coste y el grado más elevado de perfección técnica.

Siendo fundamental que en el país se disponga y en él se obtengan todas las primeras materias precisas á estos efectos, y de un modo particular clases especiales de aceros y cobres, se fomentará enérgicamente por el Gobierno la instalación de sus fabricaciones, incluso condicionando la exportación de ciertas materias brutas y quizá hasta de algunos minerales mientras no se logre lo propuesto.

Cabiendo en lo posible la construcción en España, aprovechando los elementos ya instalados de la industria nacional, de locomotoras eléctricas autogeneratrices con beneficios para la intensidad y regularidad del tráfico y para el aprovechamiento de combustibles de varias clases, el Gobierno debe atacar inmediatamente el problema de la construcción y posibilidad de utilización de estas locomotoras, nombrando al efecto una Comisión constructora con atribuciones especiales y dotada del crédito necesario.

Dicha Comisión sería estrictamente técnica y formada del menor número posible de individuos, siendo tres el máximo.

Conclusión segunda:

En cuanto los medios económicos lo consientan, sería conveniente salvar el aislamiento de nuestra red, debido á su galga especial, sea de un modo absoluto, si cupiere disponerse por el Estado de los cuantiosos recursos necesarios para ello, estrechando al efecto la totalidad de la misma con su material móvil al ancho normal continental, sea limitándose á fomentar la apropiación y construcción del material de transporte en forma transmisible que permita la circulación indistinta sobre ambas galgas, siempre que se empleen sistemas que resulten prácticos.

Conclusión tercera:

Que por las Divisiones de ferrocarriles, de acuerdo con las Compañías, se estudie una reglamentación única adecuada á las exigencias modernas para el servicio de circulación de trenes.

Se acuerda también que desaparezcan para la circulación en doble vía así el farol rojo prescripto por el Reglamento general de señales vigentes, á la derecha de la travesía de la delantera de las locomotoras, como el cristal rojo, á veces empleado en las paletas posteriores indicadoras de posición de los discos avanzados de señales ú otras cualesquiera cuyas indicaciones genuinas é imperativas de parada ó aun de precaución hayan de ser necesariamente desatendidas por los agentes de los trenes que las perciban.

Urge hacer desaparecer la dualidad hoy consentida para la circulación por doble vía, y conviene adoptar la marcha que rige en el sector occidental del continente.

Conclusión cuarta:

Debe pedirse al Ministerio de Fomento que invite á las Compañías de ferrocarriles á que mejoren en el plazo más breve posible el actual sistema de alumbrado de la vía desde la locomotora y el de las señales ópticas en general.

Conclusión quinta:

a) La electrificación de los ferrocarriles permite un mejor aprovechamiento de los recursos nacionales, utilizando saltos hidráulicos y haciendo posible el empleo de carbones de calidad inferior para las necesidades de la tracción. La industria de los transportes ferroviarios es, además, la única importante consumidora de combustible, sobre la cual cabe actuar mediante una política sistematizada en pro de su electrificación, para favorecer la autosuficiencia de la Nación en cuanto á sus necesidades de combustible.

b) El límite inferior de tráfico que hace ventajosa económicamente la electrificación se reduce considerablemente cuando el precio del combustible se eleva á los precios que es lícito suponer seguirán para el carbón durante muchos años después de la guerra. Hay un importante número de secciones en las líneas de interés general en las cuales la electrificación se traduce en una ventaja económica de la explotación.

c) Para las líneas con cuya electrificación se pueda conseguir mayor capacidad de tráfico es equitativo el apoyo financiero del Estado, sobre todo en los casos en que no se obtuvieran ventajas económicas.

d) Para conseguir la unificación en los sistemas que permiten los intercambios del material tractor y la más amplia utilización de las subestaciones alimentadoras, el Estado fijará de un modo oficial el sistema de corriente que deba adoptarse en las líneas que se electrifiquen, dando á esta conclusión el carácter de urgente, sin perjuicio de la utilización posible de las locomotoras autogeneratrices en la electrificación.

e) Procede que por un organismo en el que intervengan funcionarios del Estado y de las Empresas ferroviarias se acometa á

fondo la elección de líneas ó secciones electrificables, con arreglo á bases generales, elaboradas también de mutuo acuerdo.

Conclusión sexta:

Siendo de interés nacional la unificación del material de ferrocarriles, el Gobierno acordará que por el que proceda se fije un protocolo de tipo del material móvil y de tracción y de material fijo, el que una vez aprobado se impondría para los nuevos ferrocarriles y para los actuales, previo oportuno acuerdo.

Conclusión séptima:

Dado que la Química puede y debe prestar una ayuda eficazísima y de gran importancia en la explotación de ferrocarriles, es conveniente la creación de un servicio químico en aquellos casos en que dicha explotación lo requiera económicamente.

Conclusión octava:

Que para evitar los males que la localización ó insuficiencia de la producción hullera nacional y de los transportes terrestres ha ocasionado y puede ocasionar en lo futuro, es necesario un consorcio entre el transporte terrestre y el marítimo para las zonas del litoral y la organización del transporte terrestre por zonas mineras con vistas al mínimo transporte.

Conclusión novena:

Se reconoce la utilidad que prestaría una elevación prudencial en las cargas máximas del material móvil y la conveniencia de que el Gobierno autorice á las Compañías para llevar á efecto el aumento de sus cargas.

SECCIÓN SEXTA

MEMORIAS PRESENTADAS POR LAS ENTIDADES ECONÓMICAS
Y TRABAJOS SIN CLASIFICACIÓN*Conclusión primera:*

Que el Gobierno acuerde á las Asociaciones de entidades económicas facilidades, todo lo amplias posibles, para la construcción de los ferrocarriles provinciales.

Conclusión segunda:

Conveniencia de modificar la actual legislación de expropiación forzosa en el sentido de evitar las tasaciones notoriamente exageradas que en muchos casos prevalecen, y de que al verificarlas se tengan en cuenta, como principal elemento, la base de tributación de las fincas.

Conclusión tercera:

La Asamblea, previo examen de las interesantes Memorias y comunicaciones remitidas por gran número de entidades económicas, en las que se exponen los problemas ferroviarios que afectan especialmente á las respectivas provincias, acuerda tomarlas en consideración recomendándolas al estudio de los Poderes públicos para que sean atendidas en lo que procediese y llevado á ejecución aquellas cuyos estudios estuviesen ya aprobados. Acordó, asimismo, publicar un extracto de las peticiones de dichas entidades.

CONCLUSIÓN ADICIONAL

Recomendar al Gobierno que en los Tratados internacionales y Convenios especiales que exijan las actuales circunstancias se procure conseguir que nuestras exportaciones estén debidamente condicionadas á la introducción de primeras materias, especialmente las necesarias á los ferrocarriles, y en particular á los carbones, con las debidas limitaciones en sus precios.