

Consejo Superior de Ferrocarriles⁽¹⁾

Proyecto de bases para un nuevo régimen ferroviario

BASE 7.^a

CONSEJO SUPERIOR DE FERROCARRILES

Organización y reglas para su funcionamiento.

En representación conjunta del Estado y de todos los intereses nacionales, se constituye el Consejo Superior de Ferrocarriles, como salvaguardia de dichos intereses y para regular la gestión ferroviaria de las Empresas, con arreglo a este régimen.

Será presidente nato de este Consejo, el Ministro de Fomento, y para sustituirle en cuantas funciones no ejerza por sí, habrá un vicepresidente designado por el Gobierno entre los vocales titulares que ostenten la representación del Estado, que a continuación se mencionará.

Formarán el Consejo 17 vocales cuyo mandato durará seis años, renovándose por mitad cada tres y que pueden ser reelegidos.

Seis de estos vocales tendrán la representación del Estado y serán nombrados de la siguiente manera: dos de ellos, ingenieros de Caminos, serán nombrados por el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento y previa designación del Consejo de Obras Públicas; otros dos, a propuesta del Ministro de Hacienda, que los elegirá entre personas de reconocida aptitud en materia ferroviaria; otro, nombrado por el Gobierno y elegido libremente entre los ingenieros de Minas, Industriales y Agrónomos; y otro, que será forzosamente el jefe de los Servicios de Ferrocarriles militares.

Estos seis vocales, además de tener en el Consejo la representación del Estado, se constituirán en Delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, para deliberar en aquello que sea privativo del interés de dicho Patrimonio; bien se trate de ferrocarriles que pertenezcan en pleno al Estado, bien de los derechos de éste en relación con las Empresas.

Otros seis vocales, que también se constituirán en Delegación, tendrán la representación conjunta de las concesiones ferroviarias existentes, que los elegirán teniendo en cuenta una equitativa ponderación con la diversidad de intereses entre unas y otras Empresas, con la diversa extensión de las líneas que comprenden y con la desigual intensidad del tráfico respectivo.

Otros cuatro vocales nombrados por el Gobierno a propuesta del Ministro de Fomento constituirán la Delegación de los Usuarios, siendo designados respectivamente, por cada una de las Corporaciones de carácter mercantil, agrícola, minera e industrial, a quienes más directamente interesen los transportes ferroviarios.

Y finalmente, será nombrado por el Gobierno a propuesta de los vocales obreros del Tribunal Central del Trabajo Ferroviario, un vocal, en representación de los agentes y obreros ferroviarios.

Por cada vocal se nombrará un suplente (para cuya designación se dictan las reglas correspondientes), que asistirá a todas las reuniones, con voz pero sin voto, a menos que falte el vocal a quien sustituye.

La condición de vocal y suplente del Consejo será incompatible con la de consejero, administrador, asesor u otro análogo en las Compañías y Empresas de Ferrocarriles, con la natural excepción de los vocales y suplentes pertenecientes a la Delegación ferroviaria y la del vocal y suplente de la representación obrera.

A propuesta de los Ministros de Fomento o de Hacienda, el Consejo de Ministros podrá separar a los vocales y suplentes nombrados para representar al Estado, según pertenezcan a los designados por uno u otro Ministerio.

Se dictan reglas especiales para cubrir las vacantes ocurridas en los vocales y suplentes y para la designación primera de los últimos.

Cada delegación de las que se han descrito, elegirá entre sus miembros, un presidente.

Siempre que en los acuerdos tomados en el Consejo por mayoría, quede aislada la delegación del Estado, o la ferroviaria, se someterá el asunto a la decisión final del Gobierno.

Los vocales que constituyen la delegación del Patrimonio Ferroviario Nacional, serán al ser nombrados, baja en los destinos que tuvieren, para que dediquen todo su tiempo y actividad a la labor del Consejo, siendo ésta incompatible con cualquier otro cometido.

Lo mismo los vocales titulares que los suplentes, tendrán derecho al percibo de dietas por asistencia a las reuniones del pleno. Estas dietas serán de 50 ptas.

(Esta parte de la Base, es la misma que se inserta en la ponencia sometida a examen del Consejo; pues el Gobierno no la considera susceptible de informe, toda vez que ya la ha traducido en norma vigente por Real decreto de 30 de enero pasado, al constituir el actual Consejo Superior de Ferrocarriles.)

Atribuciones del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Corresponderá al Consejo Superior de Ferrocarriles, estatuir las normas generales a que habrá de sujetarse la actuación de las Empresas en el ejercicio de los derechos y obligaciones que les correspondan, dentro del régimen ferroviario que se establece en estas Bases, y tendrá como atribuciones:

- 1.^a Proponer al Gobierno:
 - a) Los planes generales de ferrocarriles, de construcción y de estructuración.
 - b) Previo acuerdo con las Empresas, o por iniciativa propia, oídas aquéllas, las obras de ampliación, mejora o adquisiciones de materiales que deben realizarse en las líneas de cada Empresa, así como la asignación de fondos que corresponde con arreglo a lo dispuesto en las anteriores Bases 4.^a y 5.^a, y la determinación, en cada caso, del sistema de construcción o adquisición que debe aplicarse.
 - c) Fusiones de líneas por transferencia de los disfrutes que convengan entre sí los concesionarios o los acuerdos entre las Empresas para unificar la administración o la explotación.
 - d) Rescates anticipados de los disfrutes, conforme a lo dispuesto en estas Bases.
 - e) La construcción de nuevas líneas y las adquisiciones de material para ferrocarriles de plena propiedad del Estado, determinando en cada caso el sistema de construcción o adquisición.
 - f) El sistema de explotación para cada uno de los ferrocarriles a cargo del Estado.
 - g) Las normas para la unificación de sistemas de administración y de explotación, la adquisición de tipos análogos de material fijo y móvil, y el suministro en común de primeras materias.
 - h) El procedimiento más rápido y eficaz para la resolución de las reclamaciones a que dé lugar el contrato de transporte.

(1) Véase el número 2 402 de la REVISTA, pág. 126.

i) Las modificaciones que estime conveniente introducir en la organización y atribuciones de los tribunales del trabajo ferroviario creados por Real decreto de 23 de diciembre de 1923, teniendo especialmente en cuenta para el caso las nuevas agrupaciones de líneas que se establezcan a virtud de las fusiones y rescates que se lleven sucesivamente a cabo.

j) Las modificaciones que estime convenientes en las leyes, reglamentos y disposiciones que regulen los servicios de los ferrocarriles, el contrato mercantil de transporte por ferrocarril y las reclamaciones que de él se deriven.

k) La reorganización y unificación de los servicios del Estado, en relación con los ferrocarriles.

l) Lo que estime procedente en cuanto a la concesión a las Empresas que las soliciten, de las autorizaciones precisas para emitir las obligaciones que estimen necesarias, en consonancia con lo dispuesto en las Bases 1.^a y 4.^a, indicando las condiciones a que deberán sujetarse las autorizaciones referidas.

m) En general cuanto estime pertinente al régimen de los ferrocarriles.

(Las propuestas que figuran con las letras g), h), j), k) y l), no figuran en el proyecto primitivo.)

2.^a Ordenar, disponer y velar por el cumplimiento de los acuerdos del Gobierno acerca de las materias mencionadas en los precedentes párrafos.

3.^a En relación a las tarifas ferroviarias:

a) Establecer y modificar, a propuesta de las Compañías, o por iniciativa propia, oídas aquéllas, con arreglo a lo que se dispone en las Bases 9.^a y 10, las tarifas de los servicios de los ferrocarriles sometidos al régimen de este Real decreto y dictar reglas concernientes a la aplicación de dichas tarifas.

b) Informar sobre la ordenación de tarifas de aquellas Empresas a que se refiere el apartado a) del número 2 de la Base 2.^a

c) Informar, si así lo estima, dentro de los plazos legales, las tarifas que propongan las Empresas no sometidas al régimen del presente Real decreto.

(Este apartado c) no figura en el proyecto primitivo.)

4.^a Inspeccionar e intervenir la gestión técnica, económica y financiera de las Empresas concesionarias en sus respectivos ferrocarriles, en cuanto afecte a la aplicación de estas Bases.

5.^a Ejercitar respecto de la emisión y negociación de la Deuda especial ferroviaria y de los empréstitos que puedan emitir las Compañías, las facultades que le encomiendan estas Bases.

6.^a El estudio de los problemas ferroviarios y de sus soluciones, comparadas con las de los demás países, proponiendo recompensa y publicación de los trabajos que juzgue de interés relevante.

(Este párrafo no figura en el proyecto primitivo.)

7.^a Determinar, con intervención de las Empresas, las amortizaciones de los elementos del activo de los concesionarios sujeto a depreciación y de las obras y material cedido temporalmente por el Estado, y disponer, en su caso, las imputaciones correspondientes en las evaluaciones de los capitales del Estado y del valor de los establecimientos de los concesionarios.

8.^a Emitir los informes que el Gobierno le encomienda.

(En las transcritas atribuciones del Consejo, aparte las añadidas al proyecto primitivo, conforme se indica, se ha modificado su redacción en muchas de ellas, dotándolas de una precisión que no tenían en el referido proyecto.)

* * *

Las Empresas concesionarias sometidas a este régimen, deberán dar conocimiento al Consejo Superior de Ferrocarriles, de:

A.—a) Los proyectos y presupuestos de las obras

y adquisiciones de ampliación y mejora, así como de las adquisiciones de material comprendidas en los planes al efecto aprobados. Una vez obtenida la oportuna autorización las Empresas, podrán realizar las obras dentro de los límites del respectivo presupuesto.

b) Los contratos celebrados por las Empresas que afecten a la conservación y explotación corriente de las líneas siempre que su importe exceda del 2 por 100 de la cuantía anual de los gastos de conservación y explotación de la línea o red respectiva y la cuantía del contrato sea superior a 50 000 pesetas. Las Compañías deberán dar conocimiento al Consejo Superior de todos estos contratos, dentro del plazo de un mes de su celebración.

c) Todos cuantos datos referentes a contratos celebrados por las Compañías solicite de ellas el Consejo.

(Respecto a este punto, el proyecto primitivo obligaba a dar conocimiento al Consejo, de los contratos de suministro y de las obras a emprender en las líneas o sus dependencias, cuando el importe de aquéllos o el presupuesto de las últimas excediera de 50 000 pesetas; entendiéndose, sin embargo, que podían llevarse a cabo sin tal requisito, cuando se refiriesen a servicios urgentes, dando conocimiento al Consejo de los actos realizados, a posteriori, para su debida comprobación y sanción correspondiente, si se hubiera cometido alguna irregularidad.)

B.—Los cuadros numéricos del personal, con sus retribuciones.

C.—Las modificaciones en el régimen de su dotación (sueldos, gratificaciones y demás emolumentos).

D.—Los contratos y ordenanzas del trabajo.

E.—Cualquier acto o contrato, por virtud del cual resulte eliminado del inventario de la Empresa alguno de los bienes recapitulados en él, o que amplíen dicho inventario, no pudiendo realizarse unos y otros sin previa autorización del Consejo Superior, siempre que tengan alguna relación con la explotación.

El Consejo Superior, oyendo a las Empresas, determinará los casos en que éstas pueden entenderse facultadas para realizar tales actos o formalizar aquellos contratos sin previa autorización expresa para cada uno, y los plazos y forma en que deberán dar cuenta de los que se comprendan en esta excepción.

F.—Los actos o contratos que al realizarse amplíen o restrinjan el cuadro de los negocios de las Empresas, siempre que tengan alguna relación con la explotación, a fin de que se autoricen o no, según proceda.

G.—Los balances y las cuentas de ejercicios; y

H.—Los acuerdos estatutarios que afecten a su desenvolvimiento económico.

* * *

El Consejo Superior publicará cada año una Memoria de su gestión.

El Gobierno, por motivos de pública conveniencia, podrá suspender cualquiera de las decisiones del Consejo Superior de Ferrocarriles. En este caso resolverá, sea alzando la suspensión, sea anulando el acuerdo suspendido, pero no resolverá en cuanto al fondo del asunto, que, dentro del plazo de un mes, será de nuevo sometido, para su decisión, al Consejo Superior de Ferrocarriles. En el caso de reproducir éste la medida anulada, tendrá el Gobierno expedita la facultad para resolver sobre el fondo de la cuestión, previo informe del Consejo de Obras Públicas y del de Estado en pleno.

(En el proyecto primitivo no se obligaba al Gobierno con el plazo de un mes que consta en este inciso.)

Secciones y servicios del Consejo Superior.

El Consejo se dividirá en secciones, a fin de facilitar su actuación. A estas secciones podrán adscribirse y

funcionarán bajo su dependencia oficinas técnico-administrativas.

Se constituirán con carácter permanente, con sus oficinas anejas:

- 1.ª La de explotación comercial.
- 2.ª La de unificación de material.
- 3.ª La de la Caja ferroviaria.
- 4.ª La de agrupación de líneas.
- 5.ª Las que en lo sucesivo se creen con tal carácter.

Se podrán además constituir con carácter eventual secciones o comisiones para el estudio de asuntos determinados.

(En la creación de estos servicios hay una diferencia fundamental con la propuesta del general Mayandía. En el proyecto primitivo, eran organismos anejos al Consejo, pero sin este carácter de sección del mismo que se le da en este informe, y con lo que se hace desaparecer toda duda sobre las relaciones de dependencia con tal organismo.)

Se ha agregado además la sección 3.ª)

Delegaciones.

El Ministerio de Fomento, a propuesta del Consejo Superior de Ferrocarriles cuando lo estime necesario, constituirá, con carácter temporal, Delegaciones que intervengan la gestión de las Empresas. Siempre que la delegación considere ilegítimo o lesivo para el Estado o para el interés general algún acto o contrato de las Empresas requerirá por escrito la intervención del Consejo Superior, y este requerimiento tendrá efecto suspensivo del acto o contrato, a menos que, al formular el reparo la Delegación, renuncie a ese derecho de modo expreso y razonado, bajo su responsabilidad. El Consejo Superior confirmará o levantará la suspensión en el término de cinco días y decidirá sobre el fondo del acuerdo objeto de reparo dentro de los veinte días siguientes. Cuando la Empresa no se conforme con el acuerdo que en tales casos adopte el Consejo Superior, quedará deferida al Consejo de Ministros la definitiva resolución del asunto.

Los gastos ocasionados por el funcionamiento del

Consejo Superior de Ferrocarriles y de todos los servicios anejos al mismo serán satisfechos con cargo a la explotación, debiendo formalizar aquél anualmente el presupuesto de dichos gastos antes de 1.º de marzo, para que el Gobierno, en un plazo de tres meses, acuerde su aprobación o las modificaciones que estime conveniente.

(La creación de estas delegaciones no figura en el proyecto primitivo.)

Votos particulares que afectan a la Base 7.ª

La delegación del Estado anuncia la presentación de voto particular al apartado k) del concepto 1.º por entender que debe crearse un organismo especial del que dependan todos los servicios de ferrocarriles. A este voto se adhieren las representaciones agrícola y obrera.

La delegación ferroviaria anuncia la presentación de voto particular a la creación de secciones y servicios del Consejo, con carácter permanente.

La delegación del Estado presentará voto particular a la forma de constituir las delegaciones que figuran en la última parte de la Base, y otro voto en el sentido de que estos delegados deben asistir a las reuniones de las juntas de accionistas de las Empresas, Consejos de administración, etc.

Por último, la delegación de las Compañías presentará otro voto particular, por entender que no deben ser de cuenta de aquéllas los gastos que ocasione el funcionamiento del Consejo y sus servicios anejos.

NOTA. — En nuestro número anterior, al dar cuenta de la Base 2.ª, concepto 2.º, decíamos al final del primer párrafo:

“Están exceptuadas en este concepto”, y debe decirse: *Están exceptuadas en este concepto, las que cumplan las cuatro condiciones siguientes:*

Entendiéndose de esta manera que solamente alcanzarán la excepción que se indica las líneas que cumplan conjuntamente las condiciones a), b), c) y d), que es como fué aprobado el concepto, por mayoría de votos.

Revista de revistas

Empleo del silicato de sosa como aglomerante en afirmados de carreteras

En los *Annales des Ponts et Chaussées*, correspondiente a los meses de noviembre y diciembre de 1923, aparece una extensa nota redactada por el ingeniero M. Guelle, que demuestra el gran desarrollo que están alcanzando los ensayos de afirmados de macadán con silicato de sosa como aglomerante.

En el número de nuestra REVISTA de 15 de septiembre de 1923, pág. 165, se llamaba la atención sobre este procedimiento, pero en vista de que cada vez se extiende más su aplicación creemos útil detallarlo.

1.º *Preparación de la carretera.* — Es preciso picar los bordes en un espesor mínimo de 7 cm para obtener ligazón suficiente. Si la carretera tiene barro hay que retirarlo y debe regarse bien el afirmado existente para reblandecerlo.

2.º *Preparación de materiales y extensión.* — La piedra, partida al tamaño de 4 cm, se apila en montones de 1 m³, y la arena caliza en montones de 0,350 m³. Se prepara un mortero con 40 litros de silicato de sosa a 35º Beaumé y un montón de arena de 0,350 m³, como si se tratase de un mortero ordinario. Se mezcla el mortero con un metro cúbico de piedra partida, regada

abundantemente, y se manipula el conjunto hasta que todas las piedras se recubran con mortero. Preparada la mezcla se extiende con arreglo al perfil que se desee obtener.

3.º *Consolidación.* — Debe hacerse en tramos de 40 m de longitud, como mínimo. Menor longitud conduce a gastos excesivos de consolidación. Además, procediendo por secciones, se evitan los arrancamientos que se producen cuando el cilindro pasa de una sección que se está consolidando a una sección sin consolidar. Estos arrancamientos se deben a la capa de silicato de sosa mojado que se adhiere a las ruedas del cilindro.

Hay que distinguir dos fases en la consolidación:

Primera fase: En tiempo seco. — El cilindro empieza la consolidación por los bordes y la termina hacia el eje. Es inútil regar en estas circunstancias, pues el agua que contiene la mezcla basta para la consolidación; las ruedas del cilindro permanecen secas y no se producen arrancamientos.

En tiempo húmedo. — En este caso se producen arrancamientos y para evitarlos hay que mojar las ruedas del cilindro, y si no es suficiente, hay que regar ligeramente la superficie del afirmado.

Segunda fase. — Cuando la compresión es suficiente (en general, después de veinte a treinta pasadas) se retira