

formando un patrimonio corporativo, que se acrecienta poco a poco con subvenciones, donativos e ingresos variados. Así, desde que se concedió la autonomía, se han hecho a la Escuela diversos legados, algunos como el de Portuondo, en el que expresamente se indica que se concede a la Escuela autonomía.

Entre las varias obras de carácter social que la Escuela realiza en beneficio de sus alumnos, citaré los auxilios que presta a los que, por azares desgraciados de la suerte, quedan en posición económica que les impide terminar la carrera. Para remediar tan desgraciada contingencia autoriza el artículo 30 del Reglamento a conceder pensiones o becas, con el carácter de préstamos de honor, que se reintegran en el plazo amplio de diez años después de salir de la Escuela.

Actualmente existen ocho alumnos que disfrutan este beneficio, a los que se da, además de las matrículas gratuitas, 250 pesetas mensuales.

Funciona tan bien esta obra social, que los dos primeros becarios, que terminaron recientemente la carrera, uno ha reintegrado en poco tiempo toda su deuda y el otro viene entregando cien pesetas mensuales, lo que tiene alto valor educativo.

El progreso docente de la Escuela en estos años de autonomía ha sido tan evidente, que no necesita que lo ensalce, ya que lo pregonan cuantos nos conocen. Por eso, a los que sienten dudas o hablan por los recuerdos que conservan de épocas pasadas, les invito a que examinen el funcionamiento de todos los servicios de enseñanza, para que por sus propios ojos vean que están montados como en las más adelantadas Escuelas del Extranjero.

* * *

Y vuelvo al punto de partida de este artículo. ¿Peligrará la autonomía en estos momentos de radical transformación? A cuantos, por su amor a la Escuela, me han hecho esa pregunta, les he contestado, sinceramente, que, en mi concepto, no. La autonomía no es un privilegio concedido a la Escuela de Caminos, sino una prueba de confianza a la que se había hecho acreedora por su brillante historia, para

que su progreso se acentúe, y los hechos han venido a corroborar esta fundada presunción.

Es cierto que la concesión corresponde al período de Gobierno dictatorial; pero se ha hecho una revisión muy minuciosa de todo lo legislado entonces, y sabemos que en el Ministerio de Fomento la Subcomisión informante estudió con especial cuidado la aplicación que ha tenido el Real decreto-ley de 30 de abril de 1926; un miembro de la citada Subcomisión giró una visita a la Escuela para enterarse de todos los antecedentes y consecuencias de la autonomía, y aunque, como es natural, se guarda la más escrupulosa reserva acerca del resultado de esta investigación, me basta saber que fué completa y fácil, dada la vida transparente de la Escuela, reflejada en sus *Anuarios*, y que se ofrece a la vista de cuantos la visitan, para tener la firme convicción de que el Gobierno ha sido informado en el sentido de que deben las Cortes legalizar esta disposición de la Dictadura.

Esta convicción tiene, además, un fundamento legal. El Reglamento de la Escuela de Ayudantes de Obras públicas, dependiente de la Escuela de Caminos, ha sido sancionado por decreto del Gobierno provisional de la República, fecha 24 de junio de 1931, y este Reglamento se adapta totalmente al de Autonomía.

La misma suspensión del artículo 11 del Reglamento de la Escuela, que se refiere a la aprobación por la tática del presupuesto, después de haberlo sido por la Junta de Gobierno, es una confirmación de la creencia indicada, ya que su alcance, según dice el preámbulo, no es otro que restituir a la soberanía de las Cortes la facultad de aprobar los Presupuestos de la nación, en los que habrá de figurar la subvención a la Escuela autónoma, como ocurre en los presupuestos de la nación francesa con los centros docentes autónomos.

La autonomía concedida a la Escuela de Caminos es una reforma de orientación moderna, democrática y social, que encaja dentro del credo de los partidos políticos que dominan en las Cortes Constituyentes e integran el Gobierno actual, y como en los cinco años que lleva funcionando los resultados han superado a las más halagüeñas esperanzas, no hay motivo fundado para creer que sea derogada.

Vicente MACHIMBARRENA
Director de la Escuela de Caminos,
Canales y Puertos

Sobre el proyecto de Ordenación ferroviaria

Con este título se ha publicado muy recientemente en la REVISTA una nota, cuya justificación se basa en el hecho de que "asunto de tan vital interés profesional, y para el país, traído debe ser a la REVISTA con la máxima información posible", afirmándose, además, que dicho proyecto "ha sido tema principal de una de las reuniones del Consejo de ministros", designándose en el mismo día una ponencia para llegar "a un acuerdo definitivo sobre el caso".

Se halla, por lo tanto, este asunto *sub judice*, como suele decirse, y por esta razón, aun reconociendo su grandísima trascendencia, me habría parecido indiscreto dar a la publicidad detalles y antecedentes relativos al mismo; pero como la nota citada obedece indiscutiblemente a informaciones obtenidas en los centros ofi-

ciales, he de estimar necesario completar dicho estudio con la máxima información posible requerida por la importancia del tema.

Todos los vocales del expresado Consejo habrán de reconocer que el texto del artículo publicado por la REVISTA es la transcripción literal del preámbulo anejo al proyecto de nueva Ordenación ferroviaria que, con fecha 8 del próximo pasado mes de octubre, sometió el señor Prieto al examen del Pleno del referido Consejo, a virtud del cometido encomendado por el decreto de 30 de mayo último a la Comisión creada para estudiar las modificaciones del Estatuto ferroviario sancionado por el Real decreto de 12 de julio de 1924, Comisión presidida también por el Sr. Prieto.

Dicho preámbulo no fué discutido ni en el seno de

la expresada Comisión ni en el Pleno del Consejo, quedando reducido su valor al que pueda concederse a opiniones personales del Sr. Prieto, que presentó, sucesivamente, a la referida Comisión cinco proyectos distintos de Ordenación ferroviaria, diferentes todos ellos del número 6, único sometido al examen del Pleno del Consejo.

Prolija y falta de interés sería la exposición y análisis de los seis proyectos debidos a la fecundidad y fijeza de ideas del Sr. Prieto; casi todos ellos coinciden en apartar a los actuales concesionarios de ferrocarriles de la gestión y administración de sus líneas o redes, y en la acentuada tendencia a la inmediata nacionalización de las mismas, mediante los rescates de dichas concesiones. Conviene, sin embargo, hacer mención del proyecto número 4 de la serie, presentado a primeros de septiembre último y discutido con algún detenimiento en el resto de dicho mes, proyecto en el que se mantienen los preceptos del Estatuto de 1924, relativos al Consorcio de las Compañías con el Estado y a la gestión de las mismas en las explotaciones respectivas, con la debida intervención y fiscalización de aquél, por mediación del Consejo Superior de Ferrocarriles.

Con modalidades distintas, aunque coincidentes en el fondo, se prescribía en los cinco proyectos restantes de Ordenación ferroviaria, y muy especialmente en el número 6, único sometido a las deliberaciones del Pleno del Consejo, reformar los de Administración de las Compañías, reduciendo a tres, como máximo, el número de consejeros designados por los accionistas; los nombrados en representación del Estado habrían de ser seis, según dicho proyecto, completándolos otros dos consejeros, respectivamente, representantes de los usuarios y de los agentes y obreros de la Compañía.

Esta anulación absoluta de la actuación de los accionistas en la gestión y administración de las redes fué enérgicamente rechazada por la representación de las Compañías en la Comisión, siendo evidente que, de prevalecer tan injusta medida, confiándose realmente al Estado la referida gestión y administración, le cabría facilísimamente al mismo rescatar todas las concesiones ferroviarias sin el menor desembolso, por cuanto, basándose el precio del rescate en los productos netos de cinco años anteriores a la fecha del mismo, bastaría organizar los servicios en forma que dejara totalmente anulados dichos productos netos.

Si el Estado trata de acometer el rescate de las concesiones ferroviarias, con el natural deseo de aminorar los desembolsos que habría de soportar con tal motivo, la ética más elemental exige que no sea aquél quien imponga su voluntad y sus conveniencias en las explotaciones referidas durante el período en que los rendimientos de las mismas han de fijar el precio de dicho rescate.

La razón alegada por el Sr. Prieto para justificar estas imposiciones del Estado se reduce al derecho que ha de corresponder al mismo en la administración de las redes, a virtud de las aportaciones de capital efectuadas por aquél, para la ejecución de obras de mejora en las líneas y las adquisiciones de material para las mismas, desde 1926 hasta 1930, habida cuenta de la cuantía de dichas aportaciones en relación con los capitales propios de las Compañías.

Pero es el caso que el Estado no pretendió, en modo alguno, adjudicarse las prerrogativas de accionista al establecer el Estatuto de 1924, imponiéndose la obligación de efectuar las referidas aportaciones, cuyos rendimientos, en correlación con los de los capitales de las Compañías, se regulan y precisan en dicho Estatuto, no cabiendo, por lo tanto, sin el asentimiento de aquéllas, alterar de un modo tan esencial el carácter y las consecuencias de dichas aportaciones.

Prueba clarísima de que la razón alegada para estos fines no pasa de un mero pretexto, es el hecho de que,

sea cual fuere la relación existente entre las aportaciones del Estado y los capitales de las Compañías, se mantenga siempre, en el proyecto del Sr. Prieto, la proporción invariable de dos a uno en el número de los consejeros de ambas entidades, concediéndose, además, la representación (que ha de estimarse delegada del Estado) a los usuarios y a los agentes y obreros de las Empresas, con la particularidad elocuentísima de que, siendo los preceptos referidos aplicables a todas las Compañías ferroviarias de España, y, por lo tanto, a las no adheridas al Estatuto de 1924, en que no se han producido ni podido producirse aportaciones del Estado, se arrogaría éste, según la propuesta del Sr. Prieto, las mismas facultades e idéntico predominio.

Si las explotaciones ferroviarias han de considerarse como un negocio industrial que asegure el rendimiento debido a los capitales en ellas invertidos, la gestión de las mismas ha de corresponder, sin duda alguna, a quienes han construido las líneas con sus propios recursos. Si, por el contrario, dichas explotaciones hubieran de tener el carácter de servicios públicos, para prestarlos con la mayor baratura y perfección, con entera independencia de sus rendimientos, al Estado correspondería exclusivamente la gestión de las mismas, una vez rescatadas las concesiones. El sistema híbrido propuesto por el Sr. Prieto habría de conducir forzosamente a la confusión y al desorden en tan importante ramo de la economía nacional.

Lógico y natural ha de estimarse el hecho de que en el Pleno del Consejo, y por iniciativa del subsecretario del Ministerio de Economía, vocal nato de aquél, secundada por el representante en el mismo del Ministerio de Hacienda, se propusiera una modificación radicalísima de los preceptos consignados en los artículos 1 al 8 del proyecto del Sr. Prieto, a virtud de la cual se mantienen las prerrogativas y facultades de los Consejos de Administración de las Compañías, imponiéndose a las mismas la inspección y fiscalización del Consejo Superior de Ferrocarriles, que siempre han admitido aquéllas.

Y esta propuesta fué aprobada por la mayoría del Consejo, con el voto del propio presidente del mismo, que sin duda debió darse cuenta en aquel momento de la sinrazón de su propuesta.

Detalle es éste de mucha monta y trascendencia, para ser silenciado en la reseña referente al proyecto de Ordenación ferroviaria, reseña en que se han omitido otras particularidades muy interesantes, que contradicen las afirmaciones rotundas de aquélla, como son, entre otras, las relativas a la capitalización de los productos netos, que, según el acuerdo del Consejo, ha de calcularse a perpetuidad, como en buena lógica procede, sin tener en cuenta los años que restan de vida a las concesiones respectivas, como se afirma en el artículo aquí comentado, de una parte, y, de otra, la supresión del precepto verdaderamente absurdo, consignado en el proyecto del Sr. Prieto, de imponer la fusión de líneas a las Compañías que no quisieran realizarla de *motu proprio*.

En una información completa habría tenido que consignarse el éxito presidencial obtenido al procederse, en el Pleno del Consejo, a la votación del precepto relativo a los reintegros de los anticipos llamados de personal, votación en la que fué desestimado dicho precepto, así como las modificaciones del mismo, respectivamente propuestas por la representación del Estado y la de las Compañías. Quedó así totalmente en el aire este detalle, sin que por la presidencia se intentara siquiera arbitrar una fórmula aceptable para la mayoría del Consejo.

En el preámbulo redactado por el Sr. Prieto para el proyecto sometido al examen del Consejo Superior de Ferrocarriles, y transcrito literalmente en el artículo de la REVISTA, se atribuyen muchos y graves yerros al

Estatuto de 1924, defectuoso, sin duda alguna, como toda obra humana, pero que por la autoridad, prestigio e inteligencia de cuantos intervinieron en la discusión de sus preceptos, llevada a cabo con gran detenimiento y mesura, merece mejor trato y mayor aprecio.

Cabría, en cambio, imputar al proyecto formulado por el Sr. Prieto, entre otras deficiencias, la puerilidad profesional de los preceptos relativos a la explotación económica de los ferrocarriles, que los representantes de las Compañías logramos atenuar en las discusiones de la Comisión, suprimiendo conceptos cuyo mantenimiento no habría redundado seguramente en beneficio del prestigio técnico de los vocales de aquélla.

Por iniciativa de la propia representación se hizo constar, en la propuesta del Pleno del Consejo (art. 2.º), que las tarifas ferroviarias han de calcularse teniendo en cuenta los gastos y cargas de la explotación, así como las remuneraciones procedentes para los capitales del Estado y de la Compañía, sin especificarse las normas y procedimientos de dicho cálculo, como se detallan en el Estatuto tan menospreciado por el Sr. Prieto.

Con el criterio de dicho Estatuto coincide también el de los proyectos, tanto de la Comisión como del Pleno del Consejo, en lo relativo a la fijación de las tarifas aplicables a los ferrocarriles españoles en régimen de nacionalización, con la particularidad de que el principio, nada estatista, por cierto, en el sentido que suele darse a esta palabra, de regular dichas percepciones en forma que cubran los gastos y cargas de todas clases de la red nacionalizada, enumeradas en el art. 40 del segundo de los proyectos referidos, se establece para las tarifas generales, prescindiendo para el caso de las especiales, que serán siempre las efectivamente aplicadas, con el probable resultado de que sea ineficaz el cálculo referido, en la mayor parte de los casos.

Este grave inconveniente no sería de temer con el Estatuto de 1924, a causa de la autonomía concedida por el mismo a las Compañías, facultadas para el establecimiento de las tarifas especiales que quisieran implantar por cuenta propia, asumiendo, con independencia de su consocio el Estado, las consecuencias anejas a la aplicación de dichas tarifas.

La representación de aquéllas en la Comisión y en el Consejo insistió siempre en el propósito de no emitir opinión alguna al discutirse las bases aplicables al régimen nacionalizado de los ferrocarriles españoles, en que ninguna intervención corresponde ni cabe otorgar a las actuales Compañías. De no haber sido así, habría formulado dicha representación serias objeciones al artículo 39 del proyecto referido, en el que se consignan preceptos, para la fijación de las tarifas, de un tecnicismo mucho menos progresivo y acorde con las normas mundiales de tarificación ferroviaria que los detallados en el penúltimo apartado de la base 10 del Estatuto de 1924.

Antes de dar por terminada esta rectificación mía creo oportuno hacer presente que, de haberse querido completar la información de un asunto de tan elevado interés profesional, no debía dejar de hacerse mención, por breve que fuere, en el artículo aquí comentado, de los escritos presentados por la representación de las Compañías, referentes a los proyectos de Ordenación ferroviaria, respectivamente formulados por la Comisión y el Pleno del Consejo.

R. CODERCH

Nota del Comité de Redacción.—La información que apareció en nuestro número anterior acerca del proyecto de Ordenación ferroviaria la recogimos, como tenemos por costumbre en casos análogos, donde creíamos que pudieran estar mejor informados. Los juicios y comentarios que contiene se ve claramente que son de la Comisión que redactó el informe, sin que se añadiera ninguno por nuestra parte.

El artículo del Sr. Coderch relata incidentes ocurridos en el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles al discutirse el dictamen en cuestión, lo que completa, en parte, la información que dimos a nuestros lectores; pero como nuestro deseo es que ésta sea lo más completa posible, transcribimos a continuación el proyecto aprobado por el Consejo en pleno y los votos particulares de las Compañías.

Además, según se nos informa, la Delegación del Estado y uno de los usuarios sostuvieron como voto particular el dictamen de la Comisión, que coincide en esencia con nuestra información del número anterior, y la Delegación obrera a su vez presentó otros votos particulares.

El asunto está actualmente sometido a la resolución del Gobierno, que, a pesar de su buen deseo, tropezará con las grandes dificultades que ofrece la complejidad del problema por la multitud de intereses encontrados que en él intervienen, lo que explica, aunque no justifique, el estado de interinidad en que se mantiene su resolución desde hace algunos años.

Proyecto de Ordenación ferroviaria aprobado por el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles en sus sesiones de 15 y 17 de octubre de 1931

Votos particulares de la Delegación de las Compañías

CAPITULO PRIMERO

Intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles

Artículo 1.º El Estado ejercerá la intervención en las Compañías adheridas al Estatuto de 1924, para garantizar el buen servicio que al usuario del ferrocarril se debe y los derechos del Patrimonio nacional. A estos efectos,

Primero. Intervendrá de un modo permanente la contabilidad de las Compañías;

Segundo. Mantendrá en ellas un delegado, que podrá inspeccionar todos los servicios y asistir a los Consejos, con voz y sin voto, pero con derecho a interponer su veto suspensivo a los acuerdos de la Compañía que estime lesivos para los intereses cuya defensa se le encomienda, del que deberá entender el Consejo Superior de Ferrocarriles dentro de los quince días siguientes al en que haya venido en conocimiento de su interposición. Caso de que no tomara acuerdo el Consejo, se entenderá derogado; y

Tercero. Esta intervención en las Compañías podrá ser hecha por una misma persona para varias de ellas.

Art. 2.º Corresponderá al Consejo Superior la aprobación de las tarifas que propongan las Compañías, siempre que sus precios sean inferiores a los máximos de sus concesiones con los aumentos que hayan alcanzado las tarifas vigentes en esta fecha.

En el caso de exceder de este límite corresponderá su aprobación al Gobierno, siempre que no se rebasen en más de un 15 por 100 las tarifas máximas de las concesiones.

Si se propusiesen tarifas que excediesen en más del 15 por 100 de las máximas de concesión, el Gobierno podrá aprobarlas dando cuenta a las Cortes.

Las tarifas serán calculadas con arreglo a las normas del artículo 40, habida cuenta la remuneración del capital de la Compañía.

Art. 3.º La aportación del Estado en la comunidad consistirá en la suma de las cantidades satisfechas para la construcción de obras de mejora y material móvil y de cuantas el Gobierno haya invertido en los ferrocarriles, con declaración expresa de su inclusión en dichas aportaciones.

A los efectos de la liquidación de cada ejercicio se computar como aportación del Estado, la suma de las cantidades a que se refiere el párrafo anterior, satisfechas hasta el comienzo del ejercicio, aumentándola en una mitad de las invertidas en el curso del mismo.

Art. 4.º Para calcular la aportación de cada Compañía en el momento de su ingreso en el régimen de comunidad se hallará el término medio entre las dos cantidades siguientes:

Primera. Valor de inventario que figura en los balances del año anterior a la fecha de ingreso en el régimen, excluyendo

de él todo aquello que no sea necesario para la explotación del ferrocarril.

Segunda. Capitalización al 4 y medio por 100 y perpetua del promedio de los productos netos obtenidos del ferrocarril en los quince años anteriores a la fecha de ingreso. El término medio así hallado representará el valor de establecimiento de la red, restándole el importe del capital obtenido (o sea restado del valor nominal el quebranto de la emisión) por la emisión de obligaciones cuyas series no hubiesen sido amortizadas totalmente antes de la fecha del ingreso, y el importe de los débitos con plazo o interés de reintegro al Estado y toda clase de débitos no extinguidos se obtendrá el valor de aportación. Si esta resta no fuese posible por ser mayor el valor de las cantidades a deducir que el valor de establecimiento, la Empresa se considerará de activo no saneado.

Art. 5.º El reparto de beneficios o pérdidas entre las Empresas y el Estado se hará, en las de activo saneado, a prorrata de las aportaciones respectivas. En las de activo no saneado, el producto neto o la insuficiencia de producto bruto se repartirá a prorrata de la aportación del Estado y del valor de establecimiento de la Empresa, a cuyo cargo quedará la satisfacción de sus cargas financieras.

En caso de pérdida, el Estado satisfará su parte con cargo a los créditos con que este objeto figuren en su presupuesto, y las Compañías, con las reservas afectas a la explotación, y, si no dispusiesen de ellas, en la forma que el Gobierno acuerde, a propuesta del Consejo Superior, oída la Compañía interesada¹.

Art. 6.º Las Empresas podrán ejecutar obras de mejora con sus propios recursos, si fuesen autorizadas para ello por el Consejo Superior, a quien corresponderá la inspección de las obras, tanto técnicas como administrativas, así como la comprobación de su contabilidad.

Art. 7.º Las obras que haya de ejecutar el Estado serán acordadas por el Gobierno, a propuesta del Consejo Superior, dentro de los créditos del presupuesto general que el Gobierno arbitre para este fin.

El Consejo Superior propondrá al Gobierno anualmente la cuantía de los créditos necesarios para la debida continuidad de las obras.

Art. 8.º Los anticipos hechos a las Compañías con amortización determinada se contarán entre las cargas financieras, dentro del orden de preferencia que legalmente les corresponda.

Art. 9.º (No fué aceptada ninguna de las redacciones propuestas²).

Art. 10. El Consejo Superior propondrá un plan de agrupación de líneas que permita reducir todo lo posible el número de Compañías de ferrocarriles.

Art. 11. Aprobado este plan por el Gobierno, se invitará a las Compañías que deben reunirse a su fusión voluntaria, quedando exentas del pago de toda clase de impuestos y arbitrios al Estado, Provincia o Municipio, salvo la tributación sobre utilidades de la riqueza mobiliaria.

Art. 12. El Consejo Superior de Ferrocarriles continuará con la composición que determinan los Reales decretos de 16 de agosto y 29 de septiembre de 1930 y decreto del Ministerio de Fomento de 31 de mayo de 1931, y con las atribuciones que explícita e implícitamente la confiere la presente ley.

Art. 13. El Ministerio de Fomento podrá, a propuesta del Consejo Superior, decretar la "Explotación económica" de alguna línea, con el objeto de disminuir al mínimo los gastos de explotación, para lo cual,

a) Se limitará la velocidad del itinerario, con objeto de reducir a lo indispensable los gastos correspondientes.

b) Se llegará al mínimo en la circulación de trenes de viajeros, suprimiéndose los de lujo.

c) Podrá suprimirse alguna de las tres clases de viajeros.

d) Se simplificará en todo lo posible el material fijo y móvil.

e) Se organizará el servicio de modo que se reduzca y, a ser posible, se suprima el servicio de noche.

f) Las disposiciones de carácter general que se dicten para la explotación de los ferrocarriles no serán aplicables a los que estén en explotación económica, a menos que expresamente así se indique.

Art. 14. La Administración de los ferrocarriles españoles podrá establecer despachos centrales en cualquier punto. Estos despachos estarán facultados para hacer los servicios siguientes:

a) Despacho de billetes y facturación de mercancías.

b) Transporte hasta una estación ferroviaria en combinación con los trenes.

Para remuneración de estos servicios se establecerán tarifas especiales, considerando el despacho central como una estación más.

Los transportes hechos por los despachos centrales enlazarán con la estación más conveniente, que podrá no ser la más próxima.

Podrán también establecerse transportes entre dos despachos centrales directamente.

Ninguna Empresa de transportes por carretera podrá alegar derecho de preferencia sobre los despachos centrales ferroviarios.

En las poblaciones importantes podrá implantarse, a propuesta del Consejo Superior, el servicio de mercancías a domicilio.

CAPITULO II

Reglamentación del personal ferroviario

Art. 15. La reglamentación del personal de ferrocarriles deberá comprender los puntos siguientes:

a) Régimen de ingresos, donde se regulen las condiciones que han de reunir los futuros agentes en cada caso y los procedimientos de comprobación de su aptitud a que han de ser sometidos.

b) Régimen de trabajo, donde se reglamentará lo relativo a jornadas, licencias, descansos y traslados.

c) Régimen de sanciones, donde se definan las faltas y se especifiquen las correcciones correspondientes.

d) Régimen de retribuciones, donde se fijen los salarios iniciales, los ascensos, formación de escalafones, gastos de viaje, primas y beneficios de todo género.

e) Régimen de asistencia social, donde se reglamentará lo relativo a pensiones de retiro, invalidez, viudedad y orfandad, las asistencias médicas y farmacéuticas y la organización de la enseñanza.

Se reglamentará, además, el uso por el personal de las viviendas anejas a las líneas, así como las condiciones de estas mismas viviendas.

Art. 16. Las Compañías no podrán acordar su Reglamento de trabajo sin oír a las Asociaciones de su personal legalmente constituidas.

Art. 17. La reglamentación del personal será sometida a la aprobación del Gobierno, con informe del Consejo Superior.

CAPITULO III

Bases para la reversión anticipada de las líneas

Art. 18. La compensación debida a los concesionarios, en caso de reversión anticipada, tendrá por base la capitalización al 4,50 por 100 de una anualidad, por tantos años como resten de vida a la concesión, igual al promedio de los productos netos de los cinco años consecutivos, elegidos por la Compañía entre los diez anteriores a la fecha en que la operación se practique, entendiéndose que el producto de que se trata es precisamente el de la explotación ferroviaria de las líneas, con exclusión de todos aquellos bienes que no pasen a poder del Estado. A esta cantidad se añadirá el importe de los aprovisionamientos en la misma fecha, y de ella se deducirá el importe de los débitos de la explotación y el de la participación del Estado, si la hubiese, en la forma siguiente¹:

Art. 19. El valor actual de las anualidades de las obligacio-

¹ Sobre este artículo hay voto particular de la Delegación de las Compañías, que se inserta a continuación de este proyecto.

² Redacción del Dictamen:

"Los anticipos hechos sin amortización se devolverán en tantos plazos como años falten para el término de las concesiones."

Redacción propuesta por las Compañías:

"Los anticipos hechos sin amortización determinada se devolverán en las condiciones que se fijaran en las disposiciones oficiales en que fueron concedidos."

Redacción del vocal Sr. Flores de Lemus:

"Los anticipos reintegrables otorgados sin amortización determinada se reintegrarán en tantas anualidades iguales como años falten para el término de las concesiones, siempre que lo permita el importe del producto líquido obtenido por la Compañía correspondiente. Cuando en algún ejercicio el referido importe sea inferior a la anualidad de reintegro definida anteriormente, solamente se devolverá la parte a que alcance dicho importe, y el resto incrementará por partes iguales las anualidades posteriores."

¹ Sobre este artículo, el siguiente, núm. 19, y sobre el 22, hay voto particular de la Delegación de la Compañía, que figura a continuación de este proyecto.

nes capitalizadas al mismo tipo de interés que se menciona en el artículo anterior y el de los créditos del Estado, y, en general, cargas de todo género, no amortizadas en el momento del rescate, se deducirá de la cantidad fijada en el artículo anterior. El resultado de esta resta se repartirá entre el Estado y la Compañía, a prorrata de sus aportaciones respectivas.

Segundo párrafo. Sin redacción, por haber sido rechazada la propuesta del Dictamen y las enmiendas presentadas al mismo.

Art. 20. Si de las operaciones definidas en el artículo anterior resulta efectivamente un saldo a favor de la Compañía, le será entregada en títulos de la Deuda al portador, quedando a cargo del Estado el servicio de obligaciones.

Art. 21. Si, por el contrario, no resultase saldo por ser mayores las cantidades a restar que los productos de que se restan, el Estado no se hará cargo de las obligaciones que queden, como los demás débitos a cargo de la Compañía, limitándose a ésta la parte que le corresponda en el reparto, a prorrata del valor del establecimiento de la línea y del capital del Estado, de la suma de la capitalización de los productos y de los aprovisionamientos a que se refiere el art. 18, sumando a la parte que le corresponda el valor de los fondos en circulación y el saldo de cuenta, sin que sea inferior al que correspondería al caso previsto en el artículo siguiente.

Art. 22. Cuando no exista producto neto, el Gobierno practicará una valoración de las instalaciones, material fijo y móvil y aprovisionamientos, por su valor en aquel momento, teniendo en cuenta el demérito por su uso, con aplicación de los plazos de amortización fijados para cada elemento por el Consejo Superior. De esta valoración se restarán las cantidades recibidas por el concesionario en concepto de auxilios, anticipos y subvenciones que no sean a fondo perdido, y el resto será el valor de rescate, que se repartirá a prorrata de las aportaciones.

Los concesionarios podrán optar por que la valoración se haga por tasación pericial.

Art. 23. Cuando no exista producto neto y el Gobierno estime inútil la explotación de la línea, y a petición de la Compañía, se anulará la concesión, permitiéndose al concesionario la enajenación, con intervención del Gobierno, del material fijo y móvil, edificios y terrenos ocupados.

Art. 24. El concesionario atenderá con el producto de la venta:

Primero. A la consolidación de los derechos pasivos del personal.

Segundo. A los débitos pendientes por gastos de explotación de todo género.

Tercero. A la liquidación de sus cargas financieras y créditos a favor del Estado.

El Estado podrá renunciar, en caso de déficit, a todo o parte de sus créditos.

Art. 25. Cuando los concesionarios tengan líneas en construcción se continuarán por cuenta del Estado, respetándose los contratos de construcción que hubieran celebrado, excepto en los casos en que se aplique lo dispuesto en el art. 23.

Art. 26. Cuando se rescaten a la vez varias concesiones se calculará un plazo único para su término, basándose en el producto neto, si es posible, y, en caso contrario, en la longitud de las líneas.

Art. 27. El Estado tomará a su cargo el cumplimiento de los devengos pasivos de los agentes, y conservará la situación activa de los mismos en las condiciones siguientes:

1.^a Los agentes cuya situación esté en desacuerdo con la reglamentación general del personal ferroviario se acoplarán a ella sin menoscabo de sus intereses.

2.^a Los agentes cuyo cargo desaparezca serán utilizados en los cargos más semejantes de la misma o en otra línea.

3.^a No se tomarán en cuenta los nombramientos y ascensos obtenidos con menos de un año de antelación a la fecha en que se acuerde el rescate, salvo los ascensos de escala y reglamentarios.

4.^a Cuando el Estado decida prescindir de los servicios de algunos de los empleados o agentes de la Compañía, serán jubilados con arreglo a los Reglamentos que de derecho les correspondan. Si no reunieran las condiciones necesarias para ello, se les señalarán, en concepto de indemnización, pensiones vitalicias determinadas por tantos sesentavos de sus respectivos sueldos como años de servicio lleven en las Compañías.

CAPITULO IV

Del régimen transitorio de nacionalización de los ferrocarriles

Art. 28. A partir de la fecha en que para cada Compañía

se disponga la reversión anticipada de sus concesiones, correrá a cargo del Estado la explotación del ferrocarril, y la Compañía concesionaria devengará la compensación correspondiente, que habrá de calcularse con arreglo a las normas del capítulo III, en un plazo que no excederá de seis meses.

Art. 29. En la misma fecha cesará en las redes rescatadas el régimen establecido en el capítulo primero, salvo en lo relativo al régimen de tarifas, que continuará en la forma prevista en el capítulo primero.

Art. 30. La explotación se regirá por el Consejo Superior, el cual, con el concurso de la Compañía, implantará, con la rapidez posible, el régimen definitivo establecido en el capítulo V.

Una vez establecido este régimen y liquidada la compensación del rescate, la Compañía cesará en su actuación, quedando desligada de los compromisos anejos a sus concesiones.

Art. 31. Las operaciones de rescate y de liquidación y disolución de las Compañías quedarán exentas del pago de toda clase de impuestos y arbitrios del Estado, Provincia o Municipio, salvo la contribución sobre las utilidades de la riqueza mobiliaria.

CAPITULO V

Del régimen nacionalizado de los ferrocarriles españoles

Art. 32. Todos los ferrocarriles españoles formarán una sola red, explotada por un organismo oficial autónomo.

Art. 33. Este organismo se compondrá:

a) De un Consejo Superior, que centralizará todo lo concerniente a los servicios comerciales, Contabilidad general, reglamentación del personal y normas generales de explotación.

b) De varias Direcciones, asistidas por Comisiones consultivas, que tendrán a su cargo redes parciales bajo la autoridad del Consejo Superior.

Art. 34. El Consejo Superior propondrá al Gobierno la reforma de su composición para adaptarle al funcionamiento del nuevo régimen.

Las Comisiones consultivas se compondrán de tres vocales: uno, en representación del Gobierno; otro, de los empleados y obreros de la red, y otro, de las entidades económicas nacionales.

Art. 35. Serán facultades propias del Consejo Superior:

a) La fijación de las tarifas generales.

b) La aprobación de las tarifas especiales que propongan las Direcciones.

c) La fijación de las de su propia iniciativa, oyendo a las Direcciones.

d) La propuesta de distribución de las líneas entre las redes y su modificación.

e) La fijación de las normas de uniformidad del material fijo y móvil, clasificación de gastos, contabilidad, estadística y organización de los servicios.

f) La resolución de las cuestiones que afecten a dos o más Direcciones.

g) La representación de los ferrocarriles españoles ante los Poderes públicos.

h) La confección de la cuenta general de los ferrocarriles y propuestas que de ella se deriven.

i) La vigilancia general de los ferrocarriles, para lo cual estará asistido de los organismos oficiales dedicados a la inspección técnica y administrativa.

j) Todas las cuestiones de índole general que puedan presentarse.

Art. 36. Serán atribuciones y deberes de las Direcciones:

a) La organización y marcha de los servicios dentro de las normas fijadas por el Consejo Superior.

b) La remisión de antecedentes para las resoluciones del Consejo Superior.

c) La libre propuesta de cuantas medidas crean procedentes.

d) La propuesta de las tarifas especiales.

e) La ejecución de las disposiciones del Consejo Superior.

Art. 37. El Gobierno nombrará al presidente y vocales del Consejo Superior de la representación del Estado.

Nombrará también a los que representen a los obreros y a las entidades económicas nacionales, los cuales serán elegidos, los primeros, por elección directa entre sus compañeros, y los segundos, por propuesta en terna.

Art. 38. Serán de nombramiento del Gobierno, a propuesta del Consejo Superior, los directores y vocales de las Comisiones consultivas de las redes parciales, en las mismas condiciones que los análogos del Consejo Superior.

Serán de nombramiento del Consejo Superior, a propuesta de los directores, los jefes y subjefes de los Servicios.

Los demás nombramientos serán hechos por las Direcciones, a propuesta de los jefes de los Servicios.

Art. 39. El Consejo Superior formará la primera tarifa general única para todos los ferrocarriles españoles, compuesta de los precios siguientes:

1. Viajeros (por persona y kilómetro).
2. Equipajes (por tonelada y kilómetro).
3. Comestibles frescos (por tonelada y kilómetro).
4. Idem id. (por vagón y kilómetro).
5. Animales vivos (por cabeza y kilómetro).
6. Idem id. (por vagón y kilómetro).
7. Metálico y valores (por valor y kilómetro).
8. Transportes fúnebres (por kilómetro).
9. Trenes especiales (por kilómetro).
10. Material motor y móvil sobre sus ruedas (por tonelada y kilómetro).
11. Encargos sin declarar (por tonelada y kilómetro).
12. Mercancías varias (repartidas en ocho clases, según su valor medio, por tonelada y kilómetro).
13. Idem id. (por vagón y kilómetro).
14. Gastos accesorios.
15. Gastos fijos por expedición.

A estas tarifas acompañará:

a) La definición precisa del contenido de los quince epígrafes que anteceden.

b) La clasificación de las mercancías en las ocho clases que se mencionan.

c) Las condiciones generales con que ha de aplicarse la tarifa.

d) Los plazos de transporte.

Art. 40. La tarifa general se calculará, en cuanto esta operación sea posible, de modo que su producto cubra:

a) Los gastos de explotación.

b) Los derechos pasivos del personal.

c) Las cargas financieras, si las hubiere.

d) El interés que se fije al capital invertido por el Estado.

Art. 41. Esta tarifa general se podrá modificar al cabo de un año, y, en lo sucesivo, por periodos de tres años. La rectificación se hará por el Consejo Superior, en vista de los resultados de la explotación y con estudio especial de su repercusión en los presupuestos nacionales, elevando propuesta razonada, que será sometida a la aprobación del Gobierno.

Art. 42. Las tarifas especiales tendrán precios inferiores a los de la tarifa general y llevarán anejas las condiciones de su aplicación y plazo.

Art. 43. La aprobación de las tarifas especiales corresponderá al Consejo Superior; pero el Gobierno podrá, por cualquier motivo, imponer una tarifa especial, oído el Consejo Superior.

Art. 44. Para los efectos de la confección y aplicación de las tarifas se tendrá en cuenta la unidad de la red, desapareciendo el concepto de *tarifa combinada*, que sólo se conservará en las tarifas internacionales.

Art. 45. Las obras de mejora que sean necesarias en la red nacional serán objeto de un plan anual, que se redactará en el primer semestre del año anterior por el Consejo Superior, con los datos y propuesta de las Direcciones de las redes parciales.

Art. 46. Redactado el plan y aprobado por el Consejo en pleno, se estudiará, durante el segundo semestre, el plan financiero para su ejecución, que se elevará al Ministerio de Fomento.

Art. 47. Se aplicarán a la ejecución del plan:

a) Los recursos sobrantes de la explotación de la red en su conjunto.

b) La subvención que el Estado acuerde se incluya en sus presupuestos generales, como consecuencia del plan financiero formulado por el Consejo Superior.

Art. 48. Los empleados y obreros permanentes de los ferrocarriles gozarán de las prerrogativas de los empleados públicos.

Los empleados y obreros eventuales se regirán por la legislación general.

Art. 49. El Consejo Superior someterá a la aprobación del Gobierno un reglamento general único para el personal de los ferrocarriles nacionales, con arreglo a las bases del capítulo II.

Art. 50. Las líneas que deban construirse formarán un plan, que confeccionará el Consejo Superior, sometiéndolo a la aprobación del Gobierno.

El Gobierno podrá promover la construcción de las líneas incluidas en el plan con las partidas que se incluyan en los Presupuestos generales. Estas construcciones se harán con sujeción a la legislación de Obras públicas, bajo la dirección e inspección del Consejo Superior.

Art. 51. Los ferrocarriles de las islas del territorio español formarán una red independiente en cada isla, cualquiera que sea su extensión.

CAPITULO VI

Disposiciones complementarias

No será aplicable esta ley:

a) A los ferrocarriles de las zonas de dominio o protectorado español.

b) A los ferrocarriles anejos a otra industria, aunque hagan servicio público.

Votos particulares formulados por la Delegación de las Compañías

Voto particular de la Delegación de las Compañías sobre las formas de reparto de beneficios prevista en el artículo 12¹ del proyecto de régimen ferroviario

La Delegación de las Compañías ferroviarias en el Consejo Superior de Ferrocarriles tiene la honra de formular el voto particular anunciado por el presidente de la misma en las sesiones celebradas por dicho Consejo el día 17 del corriente mes, contra la redacción y tendencias del artículo 12 del capítulo I del proyecto de ley de Ordenación ferroviaria, sometido al examen y deliberación del expresado Consejo por el presidente del mismo.

El referido artículo 12 prescribe que "el reparto de beneficios o pérdidas entre las Empresas y el Estado se hará en las de activo saneado a prorrata de las aportaciones respectivas".

En la votación recaída respecto a este artículo hubo empate, decidido por el voto del presidente del Consejo, habiéndose mantenido por la Delegación de las Compañías en el mismo la propuesta de que el reparto de beneficios o pérdidas de las explotaciones ferroviarias en cada ejercicio se acomodará a los preceptos de la base 12 del Estatuto ferroviario sancionado por el Real decreto de 12 de julio de 1924.

Prescribe la expresada base respecto a este particular, y por lo que afecta a las Empresas de activo saneado, que el reparto de beneficios se efectuará con arreglo a diversas normas, por la primera de las cuales se otorga al concesionario una preferencia en la percepción de dichos beneficios, regulada por el 3 por 100 del capital desembolsado en acciones, preferencia limitada, como máximo, a los dos tercios de lo que se le hubiera computado a aquél en el cálculo de la tarifa.

Las demás normas de la citada base 12 tienden a basar esencialmente dicho reparto en el prorrateo de las aportaciones respectivas, prorrateo al que se acomodaría estrictamente aquél, si los beneficios obtenidos igualaran o rebasaran los rendimientos asignados a los referidos capitales en el cálculo o fijación de las tarifas.

Así, pues, la preferencia antes indicada, que se hace desaparecer totalmente en el texto del artículo 12, sólo habría de tener efectividad, según el Estatuto de 1924, en el caso de ser los beneficios obtenidos inferiores a los rendimientos que para los capitales del Estado y del concesionario deben computarse en el cálculo de las tarifas.

Estos déficits o insuficiencias han de dimanar forzosamente de la obtención en las explotaciones ferroviarias de ingresos inferiores a los precisos para cubrir sus gastos, con inclusión de las pensiones de retiro, sus cargas financieras y las oportunas remuneraciones de los capitales, tanto del Estado como de las Empresas, debiéndose forzosamente estas amyoraciones de ingresos, bien sea a reducciones en el volumen del tráfico en que haya basado el expresado cálculo, bien sea a la adopción de tarifas insuficientes, por la cuantía de las percepciones anejas a la aplicación de las mismas.

Las reducciones de tráfico, bastante considerables para producir los efectos citados, obedecen, y han de obedecer siempre, a causas totalmente ajenas a la voluntad y a la gestión de las Compañías, y debidas a circunstancias de carácter general, en las que influyen grandemente muchas veces los actos del Gobierno, y es natural, lógico y justo que se preserve en parte a las Empresas de las consecuencias de tales crisis, otorgándose a las mismas, a modo de equitativa y parcial compensación, la preferencia indicada.

Si, por el contrario, obedeciera la insuficiencia de los beneficios a la adopción acordada o impuesta por el Gobierno de tarifas hartas bajas, natural, lógico y justo ha de estimarse también otorgar esta ligera compensación a las Compañías perjudicadas por decisiones del Gobierno, que nada de hipotéticas tienen, puesto que han prevalecido desde 1926 por la resistencia tenaz que todos los Gobiernos han opuesto a cuanto implique la menor ele-

¹ El artículo 12 del proyecto sometido al Pleno es el art. 5.º del proyecto aprobado, antes inserto.

vación en las tarifas ferroviarias, manifiesta y evidentemente bajas para saldar con los productos de las mismas los gastos y cargas de capital de las explotaciones de esta clase.

En méritos de lo expuesto, estima la Delegación de las Compañías de ferrocarriles en el Consejo Superior de este nombre que el reparto entre las Empresas y el Gobierno de los beneficios que anualmente se obtengan en las explotaciones de los ferrocarriles adheridos al Estatuto de 1924, debe efectuarse con estricta sujeción a las normas consignadas en el apartado 1.º de la base 12 del citado Estatuto, siempre que se trate de Compañías de activo saneado.

Madrid, 19 de octubre de 1931.—Por la Delegación de las Compañías: El presidente, *Félix Boix*.

Voto particular de la Delegación de las Compañías al contenido de los artículos 26, 27 y 30¹ del proyecto de nuevo régimen ferroviario

Los vocales del Consejo Superior de Ferrocarriles, que ostentan en el mismo la representación de las Compañías ferroviarias, se creen en el deber de formular este voto particular al segundo párrafo del artículo 27 del capítulo III del proyecto de ley de Ordenación ferroviaria, propuesto por la Comisión creada por el decreto de 30 de mayo último, para estudiar y proponer las modificaciones de que habría de ser objeto el Estatuto establecido por el Real decreto de 12 de julio de 1924 para el régimen de las explotaciones de esta clase, artículo referente al rescate de las concesiones de ferrocarriles.

Dispone el artículo 26, capítulo III, del expresado proyecto de ley, que las anualidades de rescate que habrían de abonarse a los concesionarios durante el plazo que media entre la fecha de aquél y la de reversión legal de las líneas, se regularán por los productos netos de las mismas en determinado período, "entendiéndose que el producto de que se trata es precisamente el de la explotación ferroviaria de las líneas, con exclusión de todos aquellos bienes que no pasen a poder del Estado".

Nada tendríamos que objetar a dicha exclusión, por estimarla plenamente justificada, si, ateniéndose al texto transcrito de dicho artículo, se limitara aquélla a los productos o rendimiento del patrimonio privado de las Compañías que han de quedar apartados del rescate, siguiendo en poder de éstas últimas, a las que continuaría correspondiendo la posesión y disfrute de los referidos bienes; pero es el caso que en el segundo párrafo del artículo siguiente, o sea el 27, así como en el artículo 30, relativo al rescate por evaluación de las instalaciones, se consigna el propósito de descontar del valor correspondiente a las Compañías las sumas percibidas del Estado, a virtud de la Real orden de 23 de marzo de 1920 y disposiciones complementarias, para atender con ellas los mayores gastos ocasionados por los cuantiosos aumentos de sueldos y salarios del personal, consiguientes y otorgados por las primeras, e impuestos por el segundo, para solucionar la huelga general de ferrocarriles que en aquella fecha estalló, a causa de las insistentes demandas de dichos aumentos formuladas por los agentes y obreros ferroviarios, aumentos que no podían conceder las Compañías sin acrecentar sus ingresos con los necesarios recargos de sus tarifas, a los que el Estado no quiso acceder, por entender que la medida no era conveniente al interés general.

Estas sumas, designadas con el calificativo de "anticipos de personal", fueron adelantadas por el Estado a las Compañías para las atenciones del mes de abril de 1920 tan sólo, a virtud de la Real orden antes citada, haciéndose extensivo los citados abonos a los meses sucesivos por la Real orden de 29 de abril del propio año, "hasta que recaiga una resolución definitiva acerca del problema (ferroviario) en todos sus aspectos", como dice textualmente el preámbulo de dicha Real orden.

En otra Real orden de 10 de abril de 1921 se dispone la incorporación de los aumentos de sueldos satisfechos con los referidos anticipos a los que regulan los derechos pasivos del personal ferroviario, dándose así carácter definitivamente estable a dichos aumentos de sueldos y a los anticipos, cuya concesión habían motivado, "en atención a que la solución completa del problema ferroviario, para el establecimiento de un nuevo régimen de los ferrocarriles españoles, no ha podido ser sometido todavía a las Cortes".

Corroborando las manifestaciones que acaban de exponerse, dícese en el preámbulo de la Real orden de 23 de marzo de 1920, al otorgar los anticipos en cuestión, que "las perturbaciones económicas originadas por el trastorno mundial de los últimos años han impuesto la necesidad inexcusable de mejorar las re-

muneraciones de todos los que viven de sueldos y salarios y han creado dificultades graves a las Empresas, que no cuentan con medios económicos suficientes para hacer efectivas dichas elevaciones ni tienen expedito el camino de aumentar en análoga proporción sus ingresos, contándose entre éstas, y de un modo especial, por la magnitud de dichas dificultades y por la transcendencia del servicio que tienen encomendado, las Empresas concesionarias de ferrocarriles", a las que debían hacerse extensivos por las expresadas causas los auxilios establecidos por la llamada ley de Subsistencias de 11 de noviembre de 1926, a pesar de no preverse en ella "nominalmente el caso de necesitarse indemnización o incautación para asegurar el tráfico ferroviario", no cabiéndole al Gobierno la posibilidad de "inhibirse ni demorar una medida provisional que no prejuzgue, ni menos impida, la solución que las Cortes estimen más adecuada para un problema cuya realidad nadie ha puesto en duda".

Con fecha 8 de agosto de 1926 se publicó un Real decreto que, basándose en el hecho de no haberse procedido a la reforma de las tarifas ferroviarias, prescrita por el Estatuto de este nombre, sancionado por el Real decreto de 12 de julio de 1924, declaraba que "al privar a las Compañías de los rendimientos que en esta forma les concedía el Estatuto, hay que buscar los medios de evitar que las consiguientes perturbaciones en su situación económica se reflejasen sobre las explotaciones y, por tanto, sobre los servicios, en perjuicio del público"; de ahí la necesidad, sigue diciendo el preámbulo del citado Real decreto, de que, "conservando exactamente la tarificación actual y suprimiendo los anticipos para haberes y mejoras del personal, que constituía en realidad una subvención fija", fueran sustituidos dichos anticipos "por auxilios de la Caja ferroviaria, reducidos a la cantidad estrictamente indispensable para respetar la situación económica alcanzada por cada Compañía en el trienio 1923-1925", auxilios que "han de ser reintegrados a medida que se vaya normalizando la situación de las Empresas, y tienen el carácter de una compensación, que no se abonará sino en los casos en que resulte efectiva la insuficiencia de ingresos o de productos brutos", "contrayéndose exclusivamente dichos auxilios a un período de dos años y medio, durante el cual se calcula que se habrá llegado a la normalidad económica en la mayor parte de la red adherida al nuevo régimen, por el solo efecto del desarrollo de su tráfico".

La limitada vigencia del Real decreto de 8 de agosto de 1926 al citado año y a los dos siguientes, suprimiéndose en absoluto, a partir de 1 de enero de 1929, los auxilios referidos, y las esperanzas que el citado Real decreto cifraba en el desarrollo creciente del tráfico ferroviario han resultado fallidas, como lo demuestra el hecho que en orden fecha 30 de julio último, dirigida al presidente del Consejo Superior de Ferrocarriles por el director general de este ramo, se dice que "la situación económica por que atraviesan algunas Compañías de ferrocarriles ha sido causa de que se piense en la necesidad de adoptar determinadas medidas para que no sea alterado el equilibrio económico de las mismas, que con la baja de productos y las reclamaciones de obreros han llevado a algunas de las Compañías al abandono de la explotación y a otras al anuncio de verificarlo así".

Clarísimas resultan las declaraciones de los textos legales transcritos para dar a los anticipos de personal y a los auxilios de igual clase el carácter de verdaderas compensaciones o indemnizaciones que habían de percibir las Empresas ferroviarias por las demoras en que el Gobierno y Parlamento han venido incurriendo, para resolver definitivamente el problema de dejar expedito para aquéllas el camino de aumentar sus ingresos, o sean sus tarifas de percepción, en la proporción precisa para poder atender a los incrementos de sus gastos, tarifas limitadas entonces y ahora por disposiciones legales, cuya reforma incumba al Parlamento, sancionándose con independencia de aquél dicha reforma en el Estatuto establecido por el Real decreto de 12 de julio de 1924, cuyas disposiciones sobre este particular han sido hasta la fecha incumplidas.

Eran, pues, inexcusables los aumentos de sueldos y salarios de personal desde 1920; no podían satisfacerlos las Compañías sin reforzar sus ingresos, elevando para ello sus tarifas; no quiso el Gobierno autorizar esta elevación por razones relacionadas con el interés general y otras causas, que fuera ocioso discutir y comentar aquí, y cuando es tan clara y patente la culpa (totalmente ajena a la voluntad de las Compañías) de la indefinida prolongación de un estado de cosas, reñido en absoluto con la realidad de hechos bien evidentes y causantes de perjuicios de gran monta para las Compañías, se pretende perpetuar, agravándolos, los males de las mismas, reduciendo las anualidades de rescate reguladas por los productos netos de las explotaciones, productos de que se trata de detraer los antici-

¹ Estos artículos del proyecto sometido al Pleno son los 18, 19 y 22 del proyecto aprobado, antes inserto.

pos y auxilios del personal, satisfechos con el carácter de *car-gas de justicia*, como *compensación o indemnización* del quebranto sufrido a causa de la imposibilidad legal de aplicar tarifas acomodadas a la cuantía de los gastos, tarifas que, de haber sido autorizadas por el Gobierno en tiempo oportuno, habrían acrecentado los productos brutos y netos de las explotaciones ferroviarias en cantidad igual, cuando menos, a los importes de los anticipos y auxilios que se quieren descontar.

Contra este propósito, a todas luces injustificado e injusto, han de protestar los abajo firmantes, formulando este voto particular, que hacen extensivo al artículo 16¹ del capítulo I del propio "proyecto de ley", cuyo texto establece que la devolución de los anticipos y auxilios de personal "se hará sin interés y en tantos plazos como años quedan de vida a la concesión", cuando al otorgarse dichos anticipos y auxilios por la Real orden ya citada de 23 de marzo de 1920 y el Real decreto de 8 de agosto de 1926, se dispuso por la primera "que el reintegro de la cantidad anticipada se verificará con el exceso de productos líquidos posteriores que obtengan las Compañías con relación al alcanzado en el ejercicio de 1913", y por el segundo, con el exceso de los referidos productos líquidos futuros, sobre el promedio de los obtenidos en el trienio 1923-1925.

Bien claras y explícitas son las condiciones establecidas por las disposiciones legales citadas para la devolución de los auxilios y anticipos referidos, sin que exista, ni sea posible alegar, razón alguna para alterarlas o derogarlas en perjuicio de las Compañías, pues la de que nunca podrán obtener éstas productos líquidos superiores a los de 1913, o del promedio del trienio 1923-1925, dimana precisamente de las dificultades y entorpecimientos insistentemente opuestos por todos los Gobiernos a la elevación de tarifas, para acomodar los ingresos de las Compañías a los considerables aumentos de gastos ocasionados por

¹ Artículo 9.º del proyecto aprobado por el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles.

las perturbaciones económicas de carácter mundial, imputables a la última guerra. Oponer tenaz resistencia a toda elevación de tarifas que permita equilibrar económicamente las explotaciones futuras, para exigir después la devolución de anticipos o auxilios establecidos e impuestos por la propia causa, en forma mucho más dura e injustificada que la establecida al conceder dichos anticipos y auxilios, constituiría un verdadero abuso de poder, contra el cual han de protestar enérgicamente las Compañías.

Sintetizando las consideraciones expuestas, formulan los abajo firmantes las conclusiones siguientes de este voto particular:

1.ª A los efectos de los artículos 26 al 27 y 30 del capítulo III del "proyecto de ley" antes citado, se entenderá, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2.º de la base 9.ª del Estatuto ferroviario de 1924, que habrán de considerarse como productos de la explotación ferroviaria de las líneas cuyo rescate se acometa las sumas anualmente anticipadas a las Empresas concesionarias, a virtud de las Reales órdenes de 23 de marzo y 29 de abril de 1920, 10 de abril de 1921 y del Real decreto de 8 de agosto de 1926.

2.ª De acuerdo con los preceptos de las disposiciones que acaban de citarse, se modificará la redacción del artículo 16 del capítulo I del propio proyecto de ley en términos que establezcan la devolución o reintegro de las referidas sumas, aplicando a este fin los excesos de los productos líquidos de los ejercicios futuros sobre los del año 1913, o del trienio 1923-1925, computados estos últimos en la forma detallada en la conclusión anterior, reduciendo en lo preciso el importe de las cantidades que por el concepto de rescate habrían de satisfacerse por el Estado a los concesionarios, con arreglo a los artículos 26, 27 y 28 del capítulo III del propio proyecto, en el caso de que las anualidades equivalentes a productos líquidos rebasen los obtenidos en 1913 o en el trienio 1923-1925.

Madrid, 19 de octubre de 1931. — Por la Delegación de las Compañías: El presidente, Félix Boix.

Puentes de hormigón armado en pórtico, construídos sobre el canal de Charleroi, en Bruselas, por el ingeniero de Puentes y Calzadas, M. Boucau

Consideraciones generales

El ensanche del canal de Charleroi, entre Clabecq y Bruselas, se hace, por regla general, manteniendo el trazado del antiguo canal.

En campo raso esta condición no ha dado lugar a dificultades particulares, en lo que concierne a los puentes, porque ha sido posible, sin excesivos gastos, elevar las carreteras existentes, permitiendo así ejecutar obras corrientes de vigas rectas y apoyadas.

No ha sucedido lo mismo en las travesías de Bruselas y de Hal. En éstas ha sido preciso construir el canal entre muros para evitar enormes expropiaciones; por la misma causa, y por no poder ejecutarse rampas fuertes, tampoco se han elevado las carreteras existentes. Por otra parte, la navegación, tanto presente como futura, exige condiciones rigurosas para permitir el paso de los barcos vacíos, lo que, unido a las consideraciones anteriores, da lugar a que se disponga de alturas muy reducidas para los tableros de los puentes. Si a esto se añaden las exigencias de la estética urbana, se comprende la imposibilidad de aplicación de tipos de puentes de vigas rectas simplemente apoyadas.

Puente de Cureghem, en Bruselas

Esta obra (fig. 1) da paso a la carretera de Mons, sobre el canal ensanchado. Constituye una importan-

te encrucijada urbana de nueve calles, lo que justifica el que se halla dado a la plataforma el ancho de 52 m entre parapetos.

Para una luz libre de 20 m entre paramentos de estribos, correspondiente a una luz teórica de 21,70

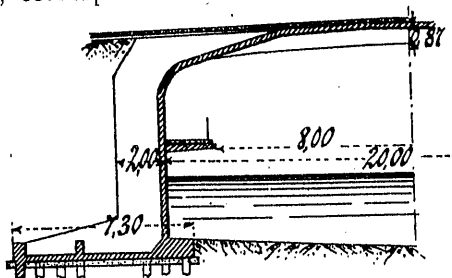


Fig. 1. Puente de Cureghem

metros, la altura disponible para el tablero, propiamente dicho, era de 0,87 m.

No siendo posible la solución de vigas rectas, se pensó en un arco con articulación o sin ella, pero se renunció en seguida, a causa de la forma especial del espacio libre que había de dejarse para permitir el cruce de varios ríos. La solución del puente metálico con tornapuntas doblemente articuladas resultaba costosísima y se decidió estudiar la de pórticos de hormigón armado.

El pórtico articulado con dos articulaciones sobre la línea de flotación futura no resultaba satis-