

el puente es prolongación, tiene esta clase de pavimento. La parte asfaltada y la de mosaico se han separado por una doble fila de adoquines.

Por la disposición de la superestructura del puen-

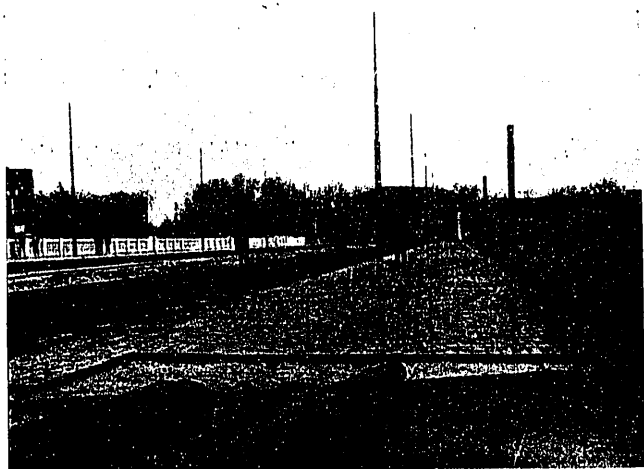


Fig. 14. Vista de la calzada y andenes del puente

te, en cada pila se han dejado dos juntas de dilatación oblicuas como al eje del mismo, que se han rellenado con filástica embreada, que llega hasta la superficie en las aceras y en la parte pavimentada con adoquinado mosaico, habiéndose defendido las juntas en es-

ta parte por una fila de adoquines normales a la misma a cada lado de ella. En la parte central, la estopada rellena hasta la cara superior del cimiento de hormigón, habiéndose extendido el pavimento asfáltico sobre ella sin solución de continuidad, confiando que por las especiales condiciones del pavimento asfáltico empleado no se produzcan grietas.

El presupuesto de contrata de las obras, incluyendo los dos proyectos reformados redactados durante su construcción, es de 2 694 822,16 pesetas, de las cuales el Ayuntamiento de Valencia ha contribuido con 1 738 510,67 pesetas, y el Estado, con 956 311,49 pesetas.

La baja de subasta ha sido del 0,20628.

Las pruebas tuvieron lugar el 6 de octubre último, con arreglo a lo dispuesto en el pliego de condiciones facultativas del proyecto. Fueron de dos clases: estáticas y móviles. De éstas, la más pesada consistió de dos trenes, formados por cuatro apisonadoras cada uno (de 16 a 20 ton), siguiendo las vías de los tranvías, y el resto de la calzada ocupado por cuatro filas de ocho camiones cada una. De las estáticas, la que originó la mayor flecha consistió en colocar las ocho apisonadoras en el centro de un arco, una al lado de otra, siguiendo la línea de las claves, estando las aceras y el resto del tramo sobrecargados con 450 kilogramos por metro cuadrado. La máxima de las flechas se obtuvo con esta prueba, y fué de 0,40 mm, desapareciendo tan pronto como se descargó el tramo.

Gabriel LEYDA
Ingeniero de Caminos

A propósito del nuevo Régimen ferroviario francés

Desde que el *Journal Officiel* de 23 de junio último publicó la ley de 8 del mismo mes, promulgada para adaptar a las necesidades actuales, tanto técnicas como económicas, el régimen de las Grandes redes de los ferrocarriles franceses de interés general, pudo formarse idea de su espíritu, aunque no del detalle a que había que llegar, ya que éste se conocería únicamente cuando se publicasen los Decretos a que hace referencia el artículo 2.^o, sobre las modificaciones que habían de sufrir diversos artículos de los Pliegos de Condiciones, lo mismo que otros de las leyes de 15 de julio de 1845 y 8 de abril de 1898, más otros de los Convenios de 1883.

Y, sin embargo de ello, no han faltado entre nosotros quienes se han aventurado a deducir lo que habría de suceder, y hasta suponer —lo que ni aun remotamente podía sospecharse— que a ello pudiera referirse la ley aprobada; todo ello encaminado a comparar lo que en Francia creían que iba a suceder con lo que en España estaba ocurriendo en materia ferroviaria; es decir, poniendo enfrente de las ventajas que allí se implantarían en beneficio de aquellas Compañías, las trabas que nuestra legislación dicen que opone a las de nuestro país.

El Pacto adicional al Convenio de 1921, que forma parte integrante de dicha ley, abarca tres clases distintas de modificaciones, puesto que unas afectan al orden administrativo, otras al financiero y otras a la explotación, siendo estas últimas las que han dado más base a conversaciones y discusiones entre nosotros, al

suponer que lo que se implantaba en aquellos ferrocarriles era lo que aquí había que intentar fuese aplicado para resolver el grave problema que sobre nuestras Compañías pesa. Todo ello por creerse que la reforma había de ser a base de libertades necesarias para la organización de los servicios, que hoy no pueden dar resultados satisfactorios, por no consentirlo nuestra legislación, con frecuencia calificada de arcaica, aunque yo, en otra ocasión¹, haya estimado que esta opinión es equivocada, y hoy tenga que insistir en ello.

No hay que restringir, pero tampoco conceder sin medida, según se acordó en Suiza, en la reunión de Empresas de transporte por carretera, con la representación de los Ferrocarriles Federales, que dió por resultado el proyecto de ley federal reglamentando la coordinación de los transportes férreos y carreteros, firmado en 27 de mayo de 1933; pues allí, al discutir la conveniencia de reglamentación o libertad para unos y otros servicios, se dijo, con el voto favorable del ferrocarril, que "la única solución del problema del ferrocarril y el automóvil, que puede satisfacer los intereses económicos superiores del país, es la que se asiente en una reglamentación general de los servicios de transporte, en contra de un régimen de libertad absoluta" (Memoria del Consejo de Administración y Dirección de los Ferrocarriles Federales, de 26 de junio de 1933), ratificando así la opinión ya sustentada en la Cámara suiza, en 26 de marzo de 1928, al discutir la proposición

¹ *Ferrocarriles y Tranvías*, número de junio de 1933.

Bratschi, cuando se dijo que "la mayor parte de las restricciones impuestas a la libertad de acción absoluta de los ferrocarriles están dictadas, precisamente, en favor del interés público y no es posible prescindir del mismo". Igual criterio ha prevalecido ahora en Francia, al desarrollar lo dispuesto en la ley de 8 de julio, pues, si bien se facilita la acción de las Compañías, todo se hace a base de propuestas de las Empresas, que han de ser aprobadas por el Ministerio de Obras públicas, según puede verse en el Decreto de 30 de diciembre de 1933, y principalmente en el de 19 de enero último, que es el más importante y que a continuación se copia. Con respecto al mismo conviene adelantar que, en general, cuanto para Francia ahora se autoriza, en España viene ya aplicándose a base de la vigente legislación, calificada de arcaica. Lo moderno es lo que a veces constituye una complicación.

El Decreto aludido dice así:

"El presidente de la República francesa,

A propuesta del ministro de Obras públicas,

Vistas las disposiciones del artículo 2.º de la ley de 8 de julio de 1933, que dicen:

"Por Decretos informados por el Consejo de Estado se determinarán las condiciones bajo las cuales podrán derogarse:

"Los artículos 30, 32, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50 y 51 de los Pliegos de Condiciones de las Grandes redes de ferrocarriles de interés general;

"Los artículos 4, 5 y 9 de la ley de 15 de julio de 1845;

"Los artículos de los Convenios de 1883, que fijan un número mínimo de trenes en circulación por cada línea;

"El artículo 12 de la ley de 9 de abril de 1898;

"Las derogaciones así efectuadas no implicarán la reducción de las obligaciones de las Compañías en lo relativo a los transportes de los servicios públicos, ni en lo que se refiere a los artículos 7 a 10 de la ley de 29 de octubre de 1921."

Visto el artículo 9 del Pacto adicional, de 6 de julio de 1933, al Convenio de 28 de junio de 1921, entre el Estado y las Grandes Compañías, que dice:

"Las Compañías serán oídas sobre las condiciones bajo las cuales podrán derogarse:

"Los artículos 30, 32, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52 y 53 de los Pliegos de Condiciones de concesión de las Grandes redes de ferrocarriles de interés general;

"Los artículos de los Convenios de 1883, que fijan un número mínimo de trenes en circulación por cada línea."

Vistos los artículos 4 a 9 de la ley de 15 de julio de 1845, sobre Policía de ferrocarriles, y la ley de 26 de marzo de 1897, autorizando derogaciones al artículo 4 de la ley de 15 de julio de 1845;

Vistos los Convenios de 26 de mayo, 5, 9, 11 y 28 de junio de 1883, aprobados por las leyes de 20 de noviembre de 1883;

Visto el Convenio de 28 de junio de 1921, aprobado por ley de 29 de octubre de 1921;

Visto el Decreto de 30 de diciembre de 1933, que determina las condiciones por las cuales, en materia de tarifas, podrán ser derogadas, para las Grandes redes de ferrocarriles de interés general, las prescripciones de los Pliegos de Condiciones y Convenios actualmente en vigor;

Vista la carta del presidente del Comité de Dirección de las Grandes Compañías de ferrocarriles, de fecha 1.º de enero de 1934;

Oído el Consejo de Estado,

Decreta:

TITULO PRIMERO

DEROGACIÓN DE LOS PLIEGOS DE CONDICIONES DE LAS GRANDES REDES DE FERROCARRILES

Artículo 1.º Derogación de las disposiciones del artículo 30 de los Pliegos de Condiciones:

Conservación y supresión eventual de instalaciones del ferrocarril.—El ministro de Obras públicas puede autorizar a las Compañías a cesar de conservar, y, después de información, a suprimir las instalaciones del ferrocarril que resulten inútiles por las transformaciones introducidas en la explotación.

Suspensión de servicios por ferrocarril.—El ministro de Obras públicas puede autorizar a las Compañías para suspender el servicio en una línea, o sección de línea, en todo o en parte, cuando estime que este servicio queda asegurado por otros medios de transporte.

Servicios de sustitución de servicios por ferrocarril. El ministro de Obras públicas puede autorizar a las Compañías para hacer efectuar, bajo su inspección y responsabilidad, el servicio de una línea, o sección de línea, por otro medio de transporte distinto del ferrocarril y por otro itinerario; en este caso, las Compañías pueden también ser autorizadas para transferir a otras oficinas, depósitos o sitios de parada, situados en los poblados servidos, todo o parte del servicio de sus estaciones.

Art. 2.º *Material móvil.*—Por derogación de las cláusulas del art. 32 de los Pliegos de Condiciones, el ministro de Obras públicas puede autorizar a las Compañías para reducir el número de clases previstas para los tipos de coches de viajeros.

Art. 3.º *Bases y tasas mínimas de las percepciones.* Por derogación de las cláusulas de los párrafos 4 a 9 del art. 42 de los Pliegos de Condiciones, el ministro de Obras públicas puede autorizar a las Compañías: primero, a simplificar los modos de percepción, estableciéndolos sobre otras bases distintas del número de kilómetros y fracciones de peso indicadas en dicho artículo; segundo, a modificar los mínimos de percepción.

Art. 4.º *Composición de los trenes de viajeros.*—Por derogación de las cláusulas del artículo 43, párrafo 2.º de los Pliegos de Condiciones, se suprime la limitación de asientos impuesta a los departamentos especiales para los que se establecen precios especiales.

Art. 5.º *Equipajes.*—Por derogación de las cláusulas del artículo 44 de los Pliegos de Condiciones, el ministro de Obras públicas, a título excepcional, puede autorizar a las Compañías a reducir, en los servicios de sustitución de los del ferrocarril, la franquicia de equipajes a menos de 30 kilogramos por viajero, en las condiciones de aplicación de las tarifas.

Art. 6.º *Masas indivisibles.*—Por derogación de las cláusulas del artículo 46 de los Pliegos de Condiciones, las Compañías no pueden rehuir el transporte de las masas indivisibles que el material normalmente afectado al servicio sea capaz de transportar. En cada caso fijarán las condiciones y plazos de transporte de las masas indivisibles cuyo peso exceda de 5 000 kilogramos. Los precios propuestos podrán ser aplicados si el ministro no se ha opuesto en un plazo de 15 días. Durante tres meses, nor lo menos, las mismas condiciones deberán ser aplicadas a quienes las pidan.

Art. 7.º *Reglas relativas a las expediciones. Talo-*
nes.—Por derogación de las cláusulas del artículo 49 de los Pliegos de Condiciones:

1.º La obligación de expedir, según el orden de inscripción, las mercancías para un mismo destino, se entiende únicamente para aquellas que estén sometidas a las mismas condiciones de tarifa y que no necesiten utilizar material de tipo especial, que la Compañía no esté obligada a tener en cantidad suficiente para responder inmediatamente a todos los pedidos. El minis-

tro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, señala los tipos de material que deben ser considerados como especiales.

2.º El talón previsto en el último párrafo del artículo 49 puede no ser entregado hasta las 24 horas de la presentación de la mercancía. En este caso, un resguardo provisional garantiza la aceptación del transporte, en las condiciones que fije el ministro, a propuesta de las Compañías.

Art. 8.º *Plazos de expedición y de transporte en los servicios por ferrocarril.*—Por derogación de las cláusulas del artículo 50 de los Pliegos:

Gran velocidad.—El ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, designa los trenes en los que deben ser obligatoriamente transportados los animales, géneros de consumo, mercancías y objetos cualesquiera a gran velocidad. Las propuestas de las Compañías entran en vigor después de 15 días, si en este plazo no ha habido oposición del ministro.

La expedición se efectúa por el primero de los trenes así designados correspondiente al destino indicado, siempre que la presentación para facturar se haya hecho, por lo menos, dos horas antes de la salida del tren.

Pequeña velocidad.—Los animales, géneros de consumo, mercancías y objetos cualesquiera remitidos en pequeña velocidad se expiden al día siguiente al de su entrega en la estación, pudiendo este plazo ser aumentado en los días necesarios para poder disponer del material perteneciente a los tipos especiales definidos en las condiciones previstas en el artículo 7.º de este Decreto. La máxima duración del trayecto por ferrocarril no podrá exceder de 24 horas por fracción indivisible de 200 kilómetros.

Régimen único de velocidad.—El ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, puede instituir un régimen único de velocidad que sustituya, en lo que se refiere a precios, plazos y otras condiciones, a los regímenes de grande y pequeña velocidad, lo mismo que, si es preciso, al régimen del artículo 47 de los Pliegos de Condiciones, en todo o parte de las mercancías que allí se tratan. Los precios, plazos y condiciones de este régimen de velocidad se fijan en las tarifas establecidas según las disposiciones del Decreto citado de 30 de diciembre de 1933.

Plazos de transporte en los servicios que reemplazan a los del ferrocarril.—El ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, fija los plazos de transporte para los servicios que sustituyan a los del ferrocarril. Las propuestas de las Compañías se hallarán comprendidas en los proyectos de sustitución previstos en el último párrafo del artículo 1.º de este Decreto. Las modificaciones de los plazos de transporte aplicables a los servicios de sustitución en curso de funcionamiento entran en vigor a los 15 días, si en este plazo el ministro no se ha opuesto.

Suspensión de plazos de transporte.—Por excepción, los plazos de transporte dejan de ser obligatorios para las Compañías, en las condiciones previstas, cuando, por consecuencia de la interrupción del funcionamiento de cualquier otro medio de transporte, la cantidad de mercancías afluentes al ferrocarril exceda su capacidad normal de transporte. El ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, determina las líneas en las que los plazos pueden ser suspendidos y la duración de esta suspensión. Eventualmente fija la prórroga de estos plazos.

Art. 9.º *Disposiciones especiales para los autocarri-les.*—Por derogación de los artículos 42, 44, 46, 48, 49 y 50 de los Pliegos de Condiciones, las siguientes disposiciones son aplicables cuando las Compañías ponen en circulación autocarri-les sobre sus líneas, bien sea en sustitución de trenes existentes o como adición a éstos:

1.º El ministro de Obras públicas puede autorizar

a las Compañías para reducir la franquicia de equipajes en ciertos servicios de autocarri-les, bajo las condiciones previstas en el artículo 5.º anterior.

2.º Las Compañías deben tomar las disposiciones necesarias para hacer frente a cualquier tráfico previsible y a adaptarle las características de su material. El ministro de Obras públicas puede, como condición de funcionamiento del servicio por autocarril, prescribir a este efecto las medidas necesarias. La obligación de transportar mercancías y equipajes está limitada por la naturaleza, dimensiones y tonelaje que el material en servicio pueda transportar.

3.º Para salidas de puntos de parada que carezcan de personal fijo, el ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, puede limitar a ciertas clases de billetes la expendición de los mismos.

4.º El ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, designa los autocarri-les y los trenes de mercancías que aseguren el servicio de mensajerías.

Las modificaciones a las medidas tomadas por aplicación de los párrafos 3.º y 4.º anteriores, propuestas por las Compañías, entran en vigor al cabo de 15 días, si el ministro no se ha opuesto.

TITULO II

DEROGACIÓN DE PRESCRIPCIONES DE LA LEGISLACIÓN SOBRE POLICÍA DE FERROCARRILES

Art. 10. Por derogación de las prescripciones combinadas del artículo 4.º de la ley de 15 de julio de 1845 y de la ley de 26 de marzo de 1897, autorizando derogaciones del mismo artículo, el ministro de Obras públicas, a propuesta de las Compañías, puede autorizar la supresión de cierres fijos a lo largo de las vías férreas, e igualmente la supresión de barreras móviles en el cruce de las carreteras, a reserva de tomar las medidas que respondan de la seguridad de la explotación y del público. Las peticiones de las Compañías se someterán a una instrucción cuyas modalidades se fijarán por el ministro.

Art. 11. *Distancias.*—Por derogación del artículo 9.º de la ley de 15 de julio de 1845, los permisos para edificar o conservar las construcciones, practicar excavaciones y establecer depósitos, a distancias inferiores a las que señalan los artículos 5.º, 6.º, 7.º y 8.º, pueden ser acordadas por el ministro de Obras públicas, oyendo a las Compañías.

TITULO III

DEROGACIÓN DE LOS CONVENIOS DE 1883, EN CUANTO SE REFIERE AL NÚMERO MÍNIMO DE TRENES DIARIOS EN CIRCULACIÓN

Art. 12. Por derogación de las disposiciones de los Convenios de 1883, el ministro puede autorizar a las Compañías a no poner en marcha, en ciertas líneas o secciones de línea, cada día y en cada sentido, un número de trenes inferior al mínimo fijado por dichos Convenios.

Art. 13. El ministro de Obras públicas queda encargado de la ejecución de este Decreto, que se publicará en el *Journal Officiel* de la República francesa.

París, 19 de enero de 1934.—ALBERT LEBRUN.—El ministro de Obras públicas, *Joseph Paganon*.

Para demostración de lo dicho en los párrafos anteriores a la copia del Decreto hay que decir algo, a título de aclaración y comentario, sobre los diversos artículos que lo componen.

El artículo 1.º es el que contiene la transformación más radical de todos ellos, cual es la supresión de servicios, y hasta de líneas férreas, en todo o en parte.

cuando quede sustituido por otro medio de transporte distinto del ferrocarril, y de esto ya tenemos en España dos casos parecidos, por lo menos: 1.º Caducidad de la concesión del tranvía de Pontevedra a Marín, por Real orden de 2 de febrero de 1924, por resultar innecesario al concederse otra línea semejante; 2.º Cancelación de la concesión del tranvía de Murcia a Alcantarilla y Espinardo, por Real decreto-ley de 1929, sustituyéndose este servicio por otro de autobuses. Aunque se trata de dos tranvías, la ley que reguló sus concesiones es la misma general de Ferrocarriles, pero convendría dictar una disposición de carácter general.

La supresión de alguna de las tres clases en ciertos trenes, a que se refiere el artículo 2.º, es corriente en España, en donde casi se ha suprimido la segunda clase, otras veces la tercera, o la primera, y hasta hay alguna Compañía, con varias líneas, en que sólo circula la tercera en todos los trenes, figurando las tres clases en sus concesiones. Por el contrario, ha aparecido una tercera clase preferente en ciertos trenes.

El artículo 42 de los Pliegos de Condiciones franceses, y que en parte deroga el 3.º del Decreto que se comenta, no tiene semejanza absoluta con otros del Pliego español; pero, en esencia, las modificaciones que se implantan no puede decirse que estén prohibidas en España.

Tampoco el artículo 43 de los Pliegos, modificado por el 4.º del Decreto, tiene aplicación en España, pues no existe aquí la limitación que allí se suprime.

El artículo 5.º del Decreto deroga la obligación del transporte gratuito de los 30 kilogramos de equipajes, que prescribe el artículo 44 de los Pliegos franceses; pero sólo para los servicios que sustituyan a los del ferrocarril, mientras que aquí, incluso en éstos, puede suprimirse dicha franquicia, como ocurre en los trenes-tranvías.

El transporte de grandes masas indivisibles, del artículo 46 de los Pliegos, que deroga el 6.º del Decreto, queda transformado de un modo que no puede decirse que sea una ventaja para las Compañías.

Aunque la ley previó la modificación de los artículos 47 y 48 de los Pliegos, el Decreto salta al 49, relativo a la regularidad de los transportes, alterándolo algún tanto en cuanto se refiere a la obligación de expedir con todo rigor las mercancías para un mismo destino, en el mismo orden de facturación, pues ahora se supedita también a que estén sujetas a las mismas condiciones de tarifa y a que no necesiten material especial, siendo condiciones muy atendibles, que no necesitan hacerse extensivas a los transportes españoles, desde que el pedido de vagones y alguna que otra Orden de carácter especial vienen a alterar el relativo vigor del artículo 113 del Reglamento de Policía.

La facultad de retrasar 24 horas la entrega del talón de facturación, casi corresponde a la tolerancia que suele haber con respecto al cumplimiento del último párrafo del citado artículo 113, aunque no se entrega resguardo provisional.

El artículo 8.º del Decreto es el que indudablemente merece mayor atención, por tratarse de los plazos de transporte estipulados en el artículo 50 del Pliego francés, casi idéntico a nuestro 125 del Reglamento de Policía; pero, así como aquí está en estudio una ampliación exagerada de dichos plazos para la gran velocidad, sin que hasta ahora nada se haya dicho de la pequeña, en Francia se ha impuesto la lógica reducción que exige la competencia con los transportes por carretera. En gran velocidad la expedición se reduce de tres a dos horas, y para el transporte se señalan por el ministro, a propuesta de las Compañías, los trenes en que obligatoriamente han de viajar estas mercancías. Sobre estos plazos bastante he dicho en el número 2622 de esta REVISTA, del pasado año. La designación de estos trenes, ahora impuesta en Francia, también es idea

que en algunas circunstancias he expuesto, aunque no por escrito, desde hace largo tiempo.

En pequeña velocidad también se reducen los plazos, pues la expedición sólo se admite un día, en vez de dos, salvo el caso de necesitarse material especial, y los recorridos han de corresponder a 24 horas por fracciones indivisibles de 200 kilómetros, en vez de los 125 de antes. Entre nosotros ya es sabido que los recorridos son de 125 kilómetros el primer día y de 100 para distancias mayores de 300 en total, con tolerancia de 25 kilómetros, continuando haciéndose el mismo cómputo, aunque los trayectos sean de doble vía, pues todavía no se ha señalado tipo especial, como parece indicar debía hacerse, según la regla 4.ª de la Real orden de 10 de enero de 1863.

Lo que el artículo 8.º dice sobre régimen único de velocidad, puede decirse que aquí en España se halla establecido en ciertas tarifas especiales, que alteran precios, plazos y condiciones. Del Decreto de 30 de diciembre último, que este párrafo cita, se tratará por separado en otra ocasión, pues se refiere a muy diversas derogaciones de los Pliegos y Convenios sobre tarifas; pero siempre a base de propuestas de las Compañías y resoluciones del ministro, sin que mejoren lo que tenemos, si en algo no se quedan por bajo.

También se ocupa el mismo artículo de los servicios que reemplacen a los del ferrocarril, no fijando reglas generales, sino que el ministro los aprobará, a propuesta de las Compañías, que los presentarán con el proyecto general de sustitución de cada servicio.

No queda en olvido la posibilidad de suspender los plazos de transporte, introduciéndose una causa muy atendible para la excepción, cual es la resultante de que por irregularidades en otros servicios de transporte se produzcan afluencias extraordinarias de mercancías al ferrocarril, en cantidad tal que exceda la capacidad normal de transporte de la vía férrea. En España no hay nada que se oponga a que, en casos semejantes, las Compañías propongan y el ministro conceda, que es lo que ahora en Francia se establece.

Las disposiciones especiales para los autocarriles figuran en el artículo 9.º, que trata de derogaciones parciales de los artículos 42, 44, 46, 48, 49 y 50 de los Pliegos, para hacerlos compatibles con los nuevos servicios que se implanten en sustitución de los actuales, y así se disponen: diversas normas sobre reducción de la franquicia de equipajes, adaptación de los tráficos a las características del nuevo material, expedición limitada de ciertas clases de billetes y designación de los convoyes que hayan de transportar las mensajerías; todas ellas a base de aprobación de las propuestas de las Compañías. Varias de ellas ya se aplican en España a verdaderos trenes actuales, como son la de equipajes, ya antes dicha, y la expendición de billetes en apeaderos, siendo las demás de aplicación tan lógica y natural, que nadie puede poner en duda que aquí se haría de una manera semejante. Una vez en funciones estos servicios, las modificaciones necesarias entran en vigor a los 15 días de recibida la propuesta, si el ministro no se ha opuesto.

Los artículos 10 y 11 derogan ciertas prescripciones de la ley de Policía de Ferrocarriles de 15 de julio de 1845, y de su consecuente de 26 de marzo de 1897, para la supresión de los cierres laterales de la vía y de barreras móviles en ciertos cruces de carreteras, el primero, y para disminuir las distancias obligatorias para ciertas obras de particulares, con relación a la vía. El cierre lateral, que era obligatorio, según el artículo 4.º, deja de serlo, si así se autoriza, mientras que aquí sólo es obligatorio cuando así se ordene, lo que hasta ahora parece que no ha sucedido en ningún caso. La supresión de barreras queda supeditada a unas ciertas instrucciones que han de dictarse para responder

de la seguridad de la circulación, lo mismo que aquí ocurre.

Por el artículo 12 se deroga cuanto se refiere a número mínimo de trenes que diariamente han de circular, según establecieron los Convenios de 1883, libertad que en España no tiene aplicación, por no haber obligación alguna en tal sentido, siempre que circule alguno.

Con lo dicho parece queda demostrado que las derogaciones aprobadas por el modernísimo Decreto de 19 de enero de este año son libertades para las Compañías francesas, que en España no son una novedad, a pesar de su legislación antigua, pero no arcaica, y siempre a base de solicitar y subsiguiente aprobación para obtenerlas, de manera que no es por este camino por donde las españolas han de llegar a mejorar su situación. Los inconvenientes proceden, principalmente, de legislación bastante moderna, que ha servido para alterar sus concesiones, y de que el Estatuto ferroviario, que ya de por sí complicó la situación, ni se cum-

ple por ninguna de las dos partes, ni se tiene la seguridad de que esté en vigor, con la agravante del temor de su modificación, por abuso de poder de quien cree que puede hacerlo.

Lo que hay que copiar de Francia es la formalidad en el cumplimiento de sus Convenios, que sólo se modifican de completo y previo acuerdo con las Compañías, según se prueba al comparar el primer proyecto de ley relativo al cambio de régimen, presentado a las Cámaras con fecha 6 de abril último, con el definitivo de 8 de julio siguiente. En aquél dice el artículo 1.º que "el ministro de Obras públicas queda autorizado para negociar, con las Compañías concesionarias de ferrocarriles de interés general, un Pacto adicional al Convenio de 28 de junio de 1921...", y luego, la ley definitiva, dice: "Se aprueba el Pacto adicional al Convenio de 28 de junio de 1921, celebrado el 6 de julio de 1933 entre el ministro de Obras públicas y las Compañías... Un ejemplar de dicho Pacto formará parte de esta ley."

J. JIMENO LASSALA

Los diques de abrigo de los puertos

I

BREVE CUESTIONARIO

Desde que se intentó plantear en sus verdaderos términos el problema de habilitación de los puertos, con la creación de la Junta central, hasta el presente momento, en que se halla suprimida dicha Junta central, sustituyéndola por el Servicio central de Puertos y Señales marítimas, poco o nada se ha hecho en el sentido de unificación de criterios, limitándose, puede decirse, a un cambio de nombres de la antigua clasificación de puertos de interés general de primer y segundo orden, denominándose ahora, varios de los de segundo orden, puertos de refugio, y quedando, puede decirse, todos los restantes de esta categoría a cargo de Comisiones administrativas y Grupos de puertos, con sus directores respectivos, repartidos por todas las provincias del litoral e islas adyacentes, habiéndose incluido también, como agregados a esas Direcciones, otros puertos de interés local, para los que pueden autorizarse pequeñas obras, con cargo a un capítulo especial del presupuesto, siempre que los Municipios interesados ofrezcan una aportación del 25 por 100 del presupuesto de dichas obras, en términos análogos a los que se fijaron en la ley de Auxilios para la construcción de *caminos vecinales*, primero, y más tarde para *obras hidráulicas*, relacionadas particularmente con los abastecimientos de aguas y las defensas y encauzamientos de los ríos.

En la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, núm. 2 594, de 1.º de abril de 1932, página 165, se indicó la conveniencia de que se ampliasen las características de las obras pequeñas en estos puertos de interés local, si había de ser posible, en la práctica, la ejecución de las que se considerasen en cada caso estrictamente necesarias, suavizándose algún tanto el rigor de los conceptos, que venía realmente a anular la posibilidad de mejora útil de calas naturales, embarcaderos, pequeños espigones y rampas de servicio.

No parece que todavía se haya reflejado en una ampliación de criterio, y con carácter general, la interpretación de los conceptos que siguen figurando en el capítulo correspondiente de la ley de Presupuestos, a los efectos de obras pequeñas en los puertos que no aparecen incluidos, ni entre los de interés general, ni de refugio para embarcaciones pesqueras.

Pero en los puertos a cargo de Comisiones administrativas y Grupos de puertos, cuya denominación y funciones se conservan en el nuevo Servicio central, puede decirse que para diversos puertos, aun tratándose de litorales de análogas circunstancias (por mareas, frecuencia e intensidad de los temporales, naturaleza del fondo, configuración de la costa, etc., etc.), se observa que no hay la uniformidad de criterio que fuera de desear para proyectar y ejecutar las obras correspondientes, y muy especialmente las de los diques de abrigo, que son la base esencial de las mejoras de dichos puertos.

Tal unificación de criterio es, indudablemente, de gran conveniencia, desde todos los puntos de vista que se considere, ya que, además de simplificar notablemente los estudios de obras nuevas y reparaciones, sin las dudas y vacilaciones que manifiestan, en ocasiones, los ingenieros directores, se podrá llegar a proponer soluciones que la práctica ha consagrado, evitándose, después de una adjudicación de obras, proyectos reformados y presupuestos adicionales, que siempre tienen gran importancia en las obras marítimas, dentro de las posibilidades de acierto que puedan caber, después de un detenido estudio de las circunstancias anejas a cada caso particular.

Puertos de refugio y puertos locales

Desglosando la cuestión, las obras de los grandes puertos, a base de decenas de millones, y aun los puertos pesqueros recientemente creados, bien porque en la mayor parte de los primeros los diques de abrigo se hallan terminados, salvo las prolongacio-