

turón eficaz para la defensa de la zona crítica de actuación de las marejadas, que en Castro-Urdiales ocupa una gran altura, por lo que ha podido apreciarse, y a ello se tiende con los destajos parciales autorizados.

La frecuencia e importancia de las averías es menor según aumenta el calado, lo que se explica por llegar al dique las olas en estado oscilatorio, y porque, cuando no son muy grandes, todavía la reflexión y acumulación consiguiente de dos o más no alcanza a socavar las escolleras y remover los bloques del manto protector.

El caso del morro del dique de Zumaya, protegido por un monolito fabricado in situ, de 300 toneladas de peso, y del que se ha tratado al indicarse los perfiles tipos de obras en la provincia de Guipúzcoa, pudiera tener aplicación en el caso de Castro-Urdiales, en el que las dificultades aparecen extremadas por los motivos indicados.

Puertos de Asturias

En cuanto a los puertos asturianos que comprenden la provincia de Oviedo, pocas palabras bastarán para formarse rápida idea de su situación actual.

Hasta ahora únicamente puede decirse que el pe-

queño puerto de Vega, adscrito a la Dirección facultativa de San Esteban de Pravia, es el que ha sido habilitado eficazmente para la industria pesquera, con poco gasto, por prestarse a ello las condiciones favorables de la ensenada en que se halla ubicado.

De los restantes, se hallan en ejecución, con éxito dudoso, hasta la fecha, los de Llanes y Cudillero, y suspendidas las obras, con rescisión de contrata, en el de Candás.

Para Lluarca, Luanco y Tazones hay proyectos aprobados, próximos a subastarse o subastados, quizá, para esta fecha. Y el puerto de Lastres es similar al de Comillas, de Santander, en el que la tranquilidad de su pequeña dársena se obtiene mediante una compuerta de vigas, que se atraviesan en la boca de entrada, cuya obra fué costeada por la R. Compañía Asturiana para el embarque de sus minerales de plomo y cinc en dicho puerto. Ambos requieren aumento de calado, por ser puertos secos, mediante voladuras de la roca floja de su fondo y protección de la boca de entrada por obra exterior al dique de abrigo, ya que las marejadas se corren a lo largo del mismo, hasta dicha boca, o remontan su espaldón y prettil para lanzarse sobre las embarcaciones próximas al muelle interior del citado dique.

José DE UCELAY
Consejero de Puertos

A propósito del nuevo Régimen ferroviario francés

II

Aunque no tan importante como el Decreto de 19 de enero último, ya dado a conocer¹, también lo es el de 30 de diciembre anterior, del Gobierno francés, citado en aquél, sobre régimen ferroviario modificado, según ley de 8 de julio del pasado año 1933. Se refiere especialmente a tarifas, y es uno de los Decretos anunciados en el artículo 2.º de dicha ley, como derogatorios de disposiciones anteriores, cuales son: diversos artículos de los Pliegos de Condiciones de las Grandes redes de ferrocarriles de interés general, y el 12 de la ley de 9 de abril de 1898, que ahora se modifican, de acuerdo con las Compañías y con informe favorable del Consejo de Estado, en cumplimiento del artículo 9.º del Pacto adicional de 6 de julio de 1933, que alteró el último Convenio global de 28 de junio de 1921, entre el Estado y las Compañías.

El Decreto de 30 de diciembre dice así:

"El Presidente de la República francesa,

A propuesta del ministro de Obras públicas,

Vistas las disposiciones del art. 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.º, 5.º y 9.º 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 re-

ducción de las obligaciones de las Compañías en lo relativo a los transportes de los servicios públicos."

Visto el artículo 9.º 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."

Visto el artículo 12 de la ley de 9 de abril de 1898, y el artículo 24, párrafo 2.º de la ley de 3 de enero de 1924;

Vista la carta del presidente del Comité de Dirección de las Grandes Compañías de ferrocarriles, de fecha 22 de diciembre de 1933;

Oído el Consejo de Estado,

Decreta:

Artículo 1.º Se determina como sigue las condiciones por las cuales será derogado el artículo 12 de la ley de 9 de abril de 1898:

1.º El plazo a la expiración del cual pueden ser elevadas las tarifas rebajadas se fija en tres meses para mercancías y viajeros, salvo los casos en que la aplicación de las tarifas haya fijado originariamente el mínimo de duración.

2.º Cualquier propuesta de tarifa ha de ser anunciada al público con un mes de anticipación. Ha de ser publicada en el *Journal Officiel* el primer martes siguiente a su presentación en el Ministerio de Obras públicas (Dirección general de Ferrocarriles y Carreteras), siempre que dicha presentación haya sido hecha el viernes anterior, cuando menos. En caso de que una fiesta oficial o cualquier otra causa impida la publicación del *Journal Officiel* en martes, se hará en el número siguiente.

¹ Véase el número de 15 de febrero último.

Los informes que las Cámaras de Comercio, y en su caso las de Agricultura, deben dar sobre tarifas, según el artículo 12 de la ley de 9 de abril de 1898, y el artículo 24, párrafo 2.º de la ley de 3 de enero de 1924, deben llegar al Ministerio de Obras públicas antes de 24 días de la publicación de la propuesta en el *Journal Officiel*.

Las tarifas pueden ponerse en vigor, a título provisional, por las Compañías, sin aprobación expresa, si el ministro no se ha opuesto en el plazo de un mes, a partir de la publicación de la propuesta en el *Journal Officiel*.

Si el ministro se hubiera opuesto a la aplicación de la tarifa, su decisión, favorable o adversa, a la aprobación debe dictarse en el plazo de dos meses, a partir de la fecha de publicación. En defecto de resolución en dicho plazo, la tarifa podrá ser aplicada, a título provisional, sin aprobación expresa.

Sin perjuicio de los casos previstos en el Convenio de 1921, una resolución contraria no puede dictarse sin oír al Consejo Superior de Ferrocarriles. Este debe informar, después de oídas la Administración y las Compañías, en el plazo de un mes, sobre las propuestas de tarifas que le hayan sido enviadas por el Ministerio.

Las tarifas de aplicación pueden tener la indicación de un precio máximo y de un precio mínimo. En este caso, los precios a percibir, entre estos límites máximo y mínimo, serán anunciados y comunicados al Ministerio de Obras públicas (Dirección general de Ferrocarriles y Carreteras). Pueden ser aplicados después de un plazo de 15 días, a partir del recibo de esta comunicación, si el ministro no se ha opuesto.

En el mismo caso, los precios rebajados no pueden aumentarse de nuevo hasta después de 3 meses, salvo el caso de que la aplicación de la tarifa haya sido limitada a un plazo menor.

Art. 2.º Las tarifas aplicables en los servicios que se autoricen a las Compañías, en sustitución de los servicios por ferrocarril, serán aprobadas por el ministro de Obras públicas, previa aprobación de aquéllas, como dice el artículo 1.º, párrafo 3.º, fijándose precios máximos y mínimos para el transporte de viajeros y para cada clase de mercancías.

Los precios cobrados al público estarán comprendidos entre estos máximos y mínimos, y se aplicarán según el procedimiento marcado en el párrafo 3.º del artículo 1.º

Para los transportes que sólo utilicen la vía férrea en una parte de su recorrido, el ministro de Obras públicas puede autorizar percepciones aplicables exclusivamente entre los dos extremos, sin que el precio del recorrido total haya de ser precisamente igual a la suma de los correspondientes a los recorridos parciales, por vía férrea y por las otras vías.

En este caso, si el partícipe correspondiente al ferrocarril se halla comprendido entre los máximos y mínimos aprobados por el ministro, para la parte de transporte efectuada por las líneas de la Compañía, o sus contratistas, la aplicación de lo recaudado por el transporte total es lo único sometido al procedimiento señalado en el párrafo 3.º del artículo 1.º

Art. 3.º La implantación de cualquier modificación de tarifas o de precios debe ponerse en conocimiento del público, con la fecha de su comienzo.

Art. 4.º El procedimiento señalado en los párrafos 1.º y 2.º del artículo 1.º es aplicable también a la modificación de los precios de transporte y de los gastos accesorios, que, según los artículos 43, 47 y 51 de los Pliegos de Condiciones, se aprueban por el ministro de Obras públicas a propuesta de las Compañías.

Art. 6.º El ministro de Obras públicas queda encargado de la ejecución del presente Decreto, que deberá publicarse en el *Journal Officiel*.

París, 30 de diciembre de 1933.—ALBERT LEBRUN.—
El ministro de Obras públicas, *Joseph Paganon*."

De igual manera que se comentó en el trabajo anterior el Decreto de 19 de enero último, ahora se tratará, también muy ligeramente, de los distintos artículos del de 30 de diciembre pasado.

Por derogación del artículo 12 de la ley de 9 de abril de 1898, el artículo 1.º establece, en primer lugar, que, una vez aprobada una rebaja de tarifa, ésta puede ser elevada al cabo de tres meses, si otra cosa no se dijo al tiempo de su implantación. En España todavía puede ser menor el plazo de vigencia de las tarifas desde que en 12 de julio de 1895 fué reformado el artículo 135 del Reglamento de Policía, autorizando plazos tan cortos como se deseen, siempre que así se solicite.

El apartado 2.º del mismo artículo trata de los requisitos para aprobar tarifas, como son: anuncio en el *Journal Officiel*, informes de las Cámaras de Comercio y de Agricultura, puesta en vigor provisional, en su caso, y aprobación definitiva.

La publicidad por medio de anuncios en las estaciones no se ha suprimido, y la del periódico oficial subsiste, mientras que en España aquella nunca ha sido obligatoria y la segunda, que tampoco se exigía en un principio, luego sufrió diversas alternativas, llevándola a la *Gaceta*, al *Boletín Oficial* o a algún otro *Boletín* del Ministerio de Fomento, y, por último, desapareció completamente hace mucho tiempo. Por dicho *Journal Officiel* llega a conocimiento de las Cámaras de Comercio y de Agricultura el proyecto de tarifa, mientras que aquí reciben un ejemplar, enviado directamente por el Ministerio, para que puedan emitir informe.

Si en el plazo de un mes el ministro nada ha dicho en contra, pueden ponerse en vigor a título provisional, reservándose la resolución definitiva durante otro mes, al cabo del cual pueden ser aprobadas o rechazadas, y, si no hubiera resolución, continúan rigiendo provisionalmente.

Es de creer que esto sea lo más corriente, como hasta ahora se hacía, a fin de evitar los inconvenientes que allí tiene la aprobación definitiva, para cuando luego haya que volver a elevar la tarifa.

El plazo de 15 días impuesto a las Empresas antes de aplicar provisionalmente los precios comprendidos entre los máximos y mínimos de una tarifa, se supone que, ya aprobada, aunque no se dice de una manera explícita, es una medida aceptable.

El señalamiento de plazos perentorios para la implantación provisional o definitiva de las tarifas, y en general para resolución de propuestas de las Compañías, es muy acertado y debiera aplicarse siempre que sea posible, para no ocasionar retrasos innecesarios.

El artículo 2.º es de aplicación a las tarifas para servicios que se autoricen en sustitución de los verdaderos del ferrocarril, aplicándose reglas parecidas a las anteriores, autorizándose, explícitamente, el caso de que el precio del recorrido total pueda ser menor que la suma de los precios parciales por ferrocarril y por las otras vías. Esto tampoco es novedad en España desde hace bastante tiempo, para servicios combinados de ferrocarril y automóvil.

La publicación de las tarifas aprobadas y fecha de su comienzo, prescrita por el artículo 3.º, es condición que casi ha podido suprimirse, ya que no supone alteración alguna y es de evidente necesidad.

Para los gastos accesorios, el artículo 4.º señala procedimientos semejantes a los de las tarifas de transporte.

Nada más hay que señalar, pues principalmente lo que en este trabajo se busca es dar a conocer el Decreto de 30 de diciembre último, poniendo de manifiesto que no ofrece ventajas sobre la legislación equivalente española, dada la gran libertad que aquí hay para poder aprobar las propuestas de las Compañías.

J. JIMENO LASSALA
Ingenieros de Caminos