

La jornada de ocho horas en ferrocarriles.

EXPOSICIÓN

SEÑOR: Es indudable que la explotación de los ferrocarriles de servicio público constituye una industria de características especialísimas frente á la jornada máxima legal que impuso el Real decreto de 3 de Abril del año corriente. Dificultades numerosísimas y de importancia extraordinaria se ofrecen para el establecimiento de dicha jornada en favor de los agentes y obreros de las Compañías concesionarias de los expresados ferrocarriles, y ellas obligan el que se constituya sin demora el correspondiente Comité paritario profesional para que examine, estudie y proponga al Gobierno las resoluciones que deban ser adoptadas, armonizando las necesidades que el servicio público impone, con los intereses de las clases patronal y obrera.

El Ministro que suscribe, en consideración á lo expuesto, tiene el honor de someter á la aprobación de V. M. el siguiente decreto.

Madrid 27 de Agosto de 1919.—Señor: A L. R. P. de V. M.,
Abilio Calderón.

REAL DECRETO

De acuerdo con Mi Consejo de Ministros, y á propuesta del de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se constituirá un Comité paritario para examinar, estudiar y proponer al Gobierno la mejor manera de aplicar á la explotación de los ferrocarriles españoles los preceptos del Real decreto de 3 de Abril último relativo al establecimiento de la jornada de ocho horas.

Art. 2.º Dicho Comité estará constituido: por cinco representantes del Estado, designados directamente por el Ministro de Fomento, á fin de que presidan las Secciones de aquél y puedan intervenir como mediadores imparciales en las discusiones que se susciten; 24 representantes de las Compañías de ferrocarriles y otros tantos de los agentes y obreros de las mismas, divididos unos y otros en grupos de á seis que, respectivamente, pertenezcan á cada uno de los servicios siguientes: Vía y Obras, Movimiento, Material y Tracción y Servicios administrativos.

Art. 3.º Las Direcciones de las Compañías de ferrocarriles residentes en Madrid designarán los 24 representantes patronales antes del día 10 de Septiembre próximo, debiendo ponerse de acuerdo con las demás Compañías de ferrocarriles de España á fin de que esté en lo posible ponderada en el Comité la representación de todas ellas.

Art. 4.º Los representantes obreros del Comité serán elegidos por sufragio directo de los obreros y agentes de todas clases, de las Compañías y servicios respectivos, debiendo reunir los Vocales que al efecto se elijan, para cada uno de los cuatro grupos de servicios antes nombrados, la condición indispensable de pertenecer al servicio que hayan de representar. A este fin se agruparán por servicios los electores de todas y cada una de las Compañías de ferrocarriles, pudiendo votar cada uno de ellos dos Vocales solamente, á fin de que tengan representación todos los elementos sociales que correspondan á la especialidad de cada ramo.

Art. 5.º La votación se efectuará por medio de boletines en que se estamparán con letra bien clara los nombres de los representantes votados, así como la Compañía y servicio á que pertenezcan, firmándose y fechándose dicho boletín por cada elector,

que habrá de hacer constar también en el citado boletín su residencia, su cargo y la Compañía á que pertenezca. Cuando un elector no supiera escribir redactarán su boletín de votación, firmándolo y fechándolo dos electores cualquiera, requeridos al efecto por el primero.

Art. 6.º Tendrán el mismo valor para la elección de representantes obreros los votos de cualquier obrero ó agente, sea cual fuere el cargo que desempeñara, considerándose privados de la facultad de votar los agentes llamados superiores, que en el Servicio de Vía y Obras serán los sobrestantes-asedadores y demás personal de categoría superior á estos últimos; en el Servicio de Movimiento, los Inspectores y demás personal de categoría superior á los mismos; en el Servicio de Material y Tracción los Jefes maquinistas, Jefes de reserva, Jefes y Subjefes de depósito, Jefes y Subjefes de talleres, Inspectores del material móvil y demás personal de categoría superior á las citadas, y en los Servicios administrativos todos los agentes cuyo sueldo anual ascienda á 3.000 pesetas ó pase de esta cifra.

Art. 7.º Se constituirá en las oficinas de la Primera División de Ferrocarriles, en Madrid, una Junta de escrutinio formada por el Ingeniero-Jefe de la citada División de Ferrocarriles, que asumirá la presidencia de dicha Junta; por dos Ingenieros de Caminos ó Industriales afectos á la propia División en calidad de Vocales y por otros dos Vocales designados por el citado Ingeniero Jefe entre los agentes de categoría inferior residentes en Madrid de las Compañías de ferrocarriles cuyas líneas afluyen á dicha capital. El primer día de votación se insacularán los nombres de los doscientos primeros electores que se presenten en la Secretaría de la Primera División de Ferrocarriles á emitir su voto en la forma indicada en el artículo siguiente, y los cuatro agentes o electores cuyos nombres se extraigan en primer término de los insaculados quedarán agregados á la Junta de escrutinio en calidad de Vocales de la misma.

Diariamente practicará dicha Junta el recuento de los votos que se hayan emitido, levantando la correspondiente acta.

El Presidente de la Junta de escrutinio resolverá de plano y en firme cuantas dudas, dificultades é incidentes se susciten en las operaciones de recuento.

Los resultados del escrutinio se publicarán oficialmente en la forma que acuerde el Ministro de Fomento, para el debido conocimiento de los interesados.

Art. 8.º Los boletines de votación se remitirán por los electores que no residan en Madrid, en sobre cerrado, dirigido al Ingeniero-Jefe de la Primera División de Ferrocarriles, por mediación del Jefe de la estación en que se halle cada elector. Los Jefes de estación cuidarán de enviar dichos pliegos al citado Ingeniero-Jefe por el primer tren que pueda conducirlos.

Los electores residentes en Madrid podrán entregar sus boletines de voto bien sea al Jefe de la estación en que presten sus servicios, que cuidará de remitirlos al citado Ingeniero Jefe, bien sea directamente en la Secretaría de la citada División de Ferrocarriles.

Art. 9.º La votación de representantes obreros del Comité tendrá lugar en los días 1 al 8 de Septiembre próximo, constituyéndose el día 29 del corriente mes la Junta de escrutinio antes mencionada, que se reunirá diariamente á horas fijadas señaladas por el Presidente de la misma, para practicar día por día el recuento de los votos que vaya recibiendo.

Dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes á la terminación de la votación se hará público el resultado de la misma.

Art. 10. Se proclamarán por la Junta de escrutinio Vocales del Comité paritario de ferrocarriles, en concepto de representantes obreros de cada servicio los que obtengan mayor nú-

mero de votos. Si apareciera elegido algún obrero que no reuniera la condición precisa de pertenecer al servicio correspondiente se reputará nula su elección, considerándose elegido en su lugar el que siga á los elegidos con mayor número de votos en las listas del escrutinio practicado por la Junta.

Art. 11. Los Vocales del Comité paritario de ferrocarriles se reunirán el día 12 de Septiembre próximo, á las once de la mañana, ante el Director general de Obras públicas, en el Ministerio de Fomento, para la constitución del mismo Comité. El Director lo declarará constituido, extendiéndose el acta correspondiente, que, firmada por todos los representantes del Estado, patronales y obreros, se archivará en el Ministerio de Fomento.

Art. 12. Una vez acreditadas todas las representaciones y constituido el Comité paritario de ferrocarriles en pleno, bajo la presidencia de uno de los representantes del Estado, al efecto designado por el Director general de Obras públicas, acordará dicho Presidente la constitución de las cuatro Secciones en que deberá dividirse dicho Comité, prestando cada una de ellas por el representante del Estado que al efecto designe el Presidente del Comité. Cada una de dichas Secciones comprenderá los Vocales patronales y obreros, respectivamente elegidos entre los afectos á los servicios de Vía y Obras, Movimiento, Material y Tracción y Servicios administrativos.

Art. 13. Cada una de las cuatro Secciones en que con arreglo al artículo anterior ha de quedar dividido el Comité paritario de ferrocarriles examinará, estudiará y propondrá las disposiciones que hayan de tomarse para aplicar los preceptos del Real decreto de 3 de Abril último á la explotación de los ferrocarriles, en forma que resulte compatible con las exigencias indeclinables de dicha explotación. Cada Sección organizará su conveniencia las tareas de que deba ocuparse, estableciendo el orden de los trabajos y discusiones y nombrando al efecto las ponencias que se estimen necesarias.

Todas las propuestas aceptadas y desechadas, así como los acuerdos de cada Sección, se consignarán clara y sucintamente

en libros de actas, que deberán abrirse y llevarse al efecto, á fin de que consten de un modo fehaciente dichas propuestas y acuerdos.

Art. 14. Cuando los acuerdos de dos ó más Secciones respecto á determinados detalles del servicio resulten contradictorios, de dudosa interpretación ó de difícil realización en la práctica del servicio, á juicio de cualquiera de los Vocales ó Presidente de las referidas Secciones, el Presidente del Comité reunirá en sesión á las Secciones que hayan tomado dichos acuerdos para examinarlos y discutirlos de nuevo y convenir si es posible los que en definitiva deban proponerse, elevando en caso contrario á la resolución del Gobierno las propuestas procedentes, formuladas en términos claros y concretos.

Art. 15. Las Compañías de ferrocarriles deberán conceder á los agentes de las mismas que hayan sido elegidos Vocales del Comité paritario de esta clase la correspondiente licencia, con percepción del sueldo íntegro, para que los referidos Vocales puedan cumplir su cometido sin faltar á los deberes del cargo que desempeñen.

Art. 16. Los citados Vocales obtendrán de las respectivas Compañías de ferrocarriles las autorizaciones oportunas para efectuar gratuitamente el viaje ó viajes necesarios, á fin de trasladarse á Madrid para tomar parte en las sesiones del Comité y regresar después á sus respectivas residencias.

Art. 17. Los Vocales obreros del referido Comité que no residan en Madrid disfrutarán de una gratificación de 10 pesetas diarias en concepto de gastos de viaje y residencia, durante el tiempo que permanezcan en dicha ciudad para el desempeño de su cometido. El Presidente del Comité paritario de ferrocarriles certificará los devengos de dichos gastos que á cada Vocal obrero correspondan. El abono de los referidos gastos correrá á cargo del Estado.

Dado en Santander á veintisiete de Agosto de mil novecientos diecinueve.—ALFONSO.—El Ministro de Fomento, *Abilio Calderón*.

REVISTA EXTRANJERA

La presa de bóvedas múltiples de hormigón armado en San Dieguito (California).

En este sistema de bóvedas múltiples, el paramento agua arriba de la obra está constituido por una serie de bóvedas oblicuas, apoyadas sobre muros transversales. Este tipo de presa, que el empleo del hormigón armado ha permitido realizar fácilmente, se emplea sobre todo en América. Las primeras aplicaciones de este sistema se han realizado en obras de poca altura, pero, después, gracias á la experiencia adquirida, se han llegado á construir presas cada vez más importantes, y la últimamente terminada, la de San Dieguito, á unos 50 kilómetros de San Diego, tiene una altura total de 41,45 metros sobre las fundaciones. M. P. C. publica en *Le Génie Civil* un artículo en el que describe dicha obra según los datos que toma del *Engineering News Record*; resumimos en la presente nota el artículo de la revista francesa mencionada.

La presa del río San Dieguito se ha construido para crear sobre este curso de agua un embalse de 47 millones de metros cúbicos, próximamente, destinado á asegurar el riego de la región de agua abajo.

La longitud total de la obra, comprendiendo el vertedero

(figuras 1.^a, elevación; 2.^a, plano; 3.^a, corte transversal, y 4.^a, corte de una bóveda), es de 228,60 metros; pero la estructura de mampostería propiamente dicha no tiene más que 164 metros, próximamente: comprende la presa y una parte del vertedero, el cual se prolonga por una entalladura excavada en el flanco rocoso del valle.

La longitud total del vertedero es de 109,70 metros, lo que le permite evacuar, con tiempo de crecida, un caudal de cerca de 2.000 metros cúbicos por segundo.

Este caudal se ha impuesto por el Servicio de aguas del Estado de California, por ser el caudal máximo del río un poco superior á esta cantidad.

La diferencia de nivel entre el vertedero y la coronación de la presa es de 15 pies (4,57 metros) y la capacidad correspondiente á esta faja del embalse sería igual á la capacidad útil, ó sea, próximamente, 47 millones de metros cúbicos.

El vertedero no lleva ninguna obstrucción ni interrupción en toda su longitud, á fin de permitir el máximo de caudal para la descarga.

No se ha establecido, por lo tanto, pasadera sobre la coronación, y para permitir el paso de una orilla á otra, y principalmente el acceso á las compuertas de la presa, se ha establecido