

Sección 2.^a Planos con itinerarios para automóviles, perfiles de carreteras, etc.

CATEGORÍA B: *Disposiciones para la seguridad*

Sección 1.^a Protección en los pasos a nivel.

Sección 2.^a Medios de regular el tráfico en las ciudades congestionadas.

Clase X: Aparatos de medida y de ensayo

CATEGORÍA A: *Aparatos de medida para carreteras experimentales*

Sección 1.^a Aparatos para medir los efectos dinámicos del tráfico.

Sección 2.^a Aparatos para medir el desgaste de los pavimentos.

CATEGORÍA B: *Máquinas para preparar probetas y aparatos de ensayo en laboratorios*

Sección 1.^a Para materiales pétreos.

Sección 2.^a Para materiales bituminosos.

Sección 3.^a Para aglomerantes hidráulicos.

Sección 4.^a Para materiales y productos varios.

Clase XI: Evolución de las carreteras

CATEGORÍA A: *Las carreteras en la guerra mundial*

Sección 1.^a Construcción y conservación de carreteras en el frente de combate.

Sección 2.^a Transportes militares por carretera.

CATEGORÍA B: *Las carreteras modernas*

Sección única.

CATEGORÍA C: *Las carreteras del porvenir*

Sección única.

CATEGORÍA D: *Estética de las carreteras*
Sección única.

Clase XII: La Imprenta y las carreteras

CATEGORÍA A: *Impresos técnicos*

Sección 1.^a Actas de Institutos, Asociaciones, etc.

Sección 2.^a Revistas.

CATEGORÍA B: *Impresos turísticos*

Sección 1.^a Actas de Asociaciones.

Sección 2.^a Periódicos.

Sección 3.^a Guías.

* * *

Copiamos este programa del número de *Le Strade*, correspondiente al mes de marzo del año actual. Es, sin duda, muy ambicioso, pues pretende abarcar todas las actividades en materia de carreteras; pero su misma extensión permite que todos los países puedan colaborar.

Nuestros colegas italianos seguramente han de hacer grandes esfuerzos por el éxito del certamen y tienen especialidades interesantísimas, como son los afirmados de hormigón con cemento Soliditit y las carreteras exclusivas para automóviles, una de las cuales, la de Milán a los lagos Mayor y de Como, estará terminada antes de la fecha de celebración del Congreso.

La colaboración española puede ser considerable, si desde luego se preocupan nuestros técnicos, industriales, Clubs de automóviles, etc., de la preparación necesaria, siendo también del mayor interés que se celebren algunas reuniones para distribuir el trabajo y coordinar los esfuerzos de todos.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS gustosamente se presta a dar cuenta de cuantos datos se le remitan en relación con este asunto.

Convenios internacionales referentes al transporte, por ferrocarril, de mercancías y viajeros y equipajes.

I

Resultado de una Conferencia internacional celebrada en Berna, en la que estuvieron representados los siguientes países: Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, Francia, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Rumanía, Rusia, Suecia y Suiza, fué la redacción y la adopción por dichas naciones del Convenio internacional de 14 de octubre de 1890, relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, denominado Convenio de Berna. Con posterioridad se adhirieron a él: Serbia, en 1910; Bulgaria, en 1911, y Noruega, en 1920.

Para facilitar y asegurar la ejecución del Convenio se instituyó, según en éste se determinaba, una "Oficina Central de Transportes Internacionales", establecida en Berna, organizada e inspeccionada por el Consejo federal de la Confederación suiza.

España aún no se ha adherido, no obstante las inconsistentes gestiones de la Oficina Central, reiteradas con ocasión de la primera Conferencia general de Comunicaciones y Tránsito, celebrada en Barcelona en 1921. Ya años antes, en 20 de diciembre de 1907, las Com-

pañías de Ferrocarriles del Norte, M. Z. A., Andaluces, M. C. P. y Oeste de España dirigieron una instancia al ministerio de Fomento en solicitud de que se formulara y presentase a las Cortes un proyecto de ley autorizando al Gobierno para que se entablaran las negociaciones diplomáticas necesarias, con objeto de conseguir la adhesión de España al Convenio de Berna, razonando su demanda en la dificultad opuesta por Alemania a la aceptación de mercancías procedentes de España, por no estar adherida a dicho Convenio, con lo que el tráfico internacional se entorpeció a causa de la forzosa reexpedición en la frontera. Posteriormente se unieron a esta petición otras trece Compañías ferroviarias.

El ministerio de Fomento estimó de indudable conveniencia la adhesión de España al Convenio, lo que requería como primer paso la voluntad de las Empresas; pero consideró indispensable la previa alteración de disposiciones en vigor que no concordaban con las de aquél, por lo que procedió la presentación a las Cortes del proyecto de ley correspondiente, propuesta aceptada en Consejo de Ministros celebrado el 10 de

abril de 1912, no obstante lo cual no pasó adelante la tramitación de este asunto.

El artículo 59 del Convenio de 1890 estipula que en plazos que no excedan de cinco años, a partir de la fecha en que principiase a regir, se celebraran conferencias de revisión por delegados de los Estados participantes, en las que se adoptarían las modificaciones y mejoras que se juzgasen necesarias.

En 1895 se introdujo en el Convenio, por mutuo acuerdo, una ligera alteración adicional, celebrándose después dos Conferencias de revisión, en 1896 la primera y en julio de 1905 la segunda; las modificaciones en ellas adoptadas se han tenido en cuenta en el texto vigente a datar del 22 de diciembre de 1908.

En 1911, una Conferencia especial de Representantes de los Estados convenidos redactó un primer proyecto de convención referente al transporte de viajeros y de equipajes, y en 1912, los delegados técnicos de dichos Estados formularon el proyecto de un nuevo "Anejo núm. 1", que constituye un repertorio alfabético de las materias excluidas del transporte internacional o admitidas solamente con ciertas condiciones.

El Consejo federal helvético, de acuerdo con los Estados interesados, había fijado el año 1915 para la reunión de la tercera Conferencia de revisión, lo que impidió la guerra, proponiendo de nuevo, en julio de 1922, su celebración en Berna, en el mes de mayo del año siguiente, con la indicación de que pudiera también en ella deliberarse acerca del proyecto de nuevo Convenio, relativo al transporte de viajeros y equipajes y del Anejo núm. 1 modificado.

Previa consulta a los Estados contratantes respecto a la participación en la Conferencia de los países no adheridos al Convenio, y aceptada que fué por todos esta propuesta, se dirigió invitación a los Estados a que se refería, que son: España, Estonia, Finlandia, Grecia, Letonia, Lituania, Portugal y el territorio del Saar (Comisión de Gobierno), los que nombraron su representante, concurriendo a la Conferencia, con excepción del de Portugal, que, aunque designado, no asistió a ella.

La Gran Bretaña, no adherida al Convenio de Berna, no fué invitada a la Conferencia, por no considerarla comprendida en el Continente europeo, lo que no pareció acertado, en atención a la extrema conveniencia de que tan importante país forme parte de esta Unión internacional, para facilidad del tráfico y del movimiento ferroviario entre las naciones de Europa.

Rusia fué excluida de la Conferencia, pues aunque figuró en el Convenio, no había abonado a la Oficina Central, desde su transformación política, el importe de las cuotas vencidas, por lo que fué necesario, según disposición reglamentaria, que los demás Estados convenidos sufragaran su deuda, en partes proporcionales a la intensidad de su tráfico ferroviario con aquel país, en el período al que corresponde el débito.

La sesión inaugural de la Conferencia se celebró el día 1.^o de mayo, y el 8 de junio la de clausura, habiendo tenido durante este tiempo sesiones diarias. Previa la aprobación del Reglamento que había de regir en las discusiones, se constituyeron las tres Comisiones que en él se determinaba, las que debían de ocuparse, respectivamente, de las cuestiones generales y de carácter jurídico, de las disposiciones especiales relativas al transporte de mercancías y de las referentes al transporte de viajeros y equipajes, acordándose sirvieran de base para las deliberaciones sobre ambos Convenios los proyectos respectivos que habían sido redactados recientemente en París con motivo de la celebración de la Conferencia por delegados de varios Estados contratantes, reunidos a invitación del Gobierno francés.

Tras largas y detenidas discusiones fueron aproba-

dos los proyectos de uno y otro Convenio, siendo sus puntos más esenciales y dignos de nota los que a continuación pasamos someramente a indicar.

1. Convenio internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril. (C. I. M.)

Está dividido en cuatro títulos, que comprenden en conjunto 63 artículos, refiriéndose el primero al objeto y alcance del Convenio, el segundo al contrato de transportes y el tercero a las responsabilidades de las Entidades ferroviarias y a las acciones, y conteniendo el cuarto disposiciones diversas.

Según el artículo 1.^o, el Convenio se aplica a todos los envíos de mercancías remitidas con una hoja de expedición o porte directa, para recorridos por territorios de dos de los Estados contratantes, al menos, efectuándose exclusivamente por líneas que estén inscritas en la lista establecida en la Oficina Central. Se exceptúan, sin embargo, las expediciones en que los puntos de partida y de llegada están situados en el territorio de un mismo Estado pasando por el de otro sólo en tránsito, ya sea cuando las líneas por las que éste se efectúa son explotadas por una Compañía del Estado de partida, o bien, en caso que no lo fuere, si las Compañías interesadas han estipulado acuerdos particulares en virtud de los cuales no son considerados estos transportes como internacionales. Se exceptúan también las expediciones entre estaciones de dos Estados limítrofes si los transportes se realizan sobre todo el recorrido por líneas férreas de uno de estos Estados, con la condición, sin embargo, que el expedidor reclame en la hoja de porte el régimen del Reglamento interior aplicable a estas líneas y que ninguno de los dos Estados se oponga a ello.

En la lista indicada podrán ser también inscritas líneas regulares de servicios de automóviles o de navegación completando recorridos por ferrocarril, con la condición que los transportes internacionales se efectúen bajo la responsabilidad de un Estado contratante o de un ferrocarril inscrito en la lista.

Son excluidos del transporte en las condiciones del Convenio los objetos reservados a este efecto por la Administración de Correos, aunque sea solamente en uno de los Estados que haya de recorrerse; los de dimensiones, peso o acondicionamiento que no se prestan al transporte pedido, por razón del material de que disponga cualquiera de los ferrocarriles que haya de recorrerse; los efectos que disposiciones legales lo prohíban; las materias sujetas a explosión o a inflamación espontánea, con las excepciones indicadas en el Anejo 1 del Convenio, y los productos repugnantes o de mal olor. Otros efectos, que se designan, pueden ser admitidos al transporte en determinadas condiciones.

En el título II se define la forma y condiciones del contrato de transporte. El documento en que se consigna es la hoja de porte (*lettre de voiture*), que ha de ajustarse al modelo anejo al Convenio. El idioma en que éste redactada se determinará por acuerdo entre las Compañías, o bien se fijará en las tarifas internacionales; pero, a falta de estas disposiciones, habrán de imprimirse en una de las lenguas oficiales del Estado expedidor, con texto además en francés, alemán o italiano, al que podrán añadirse traducciones en las otras lenguas que se consideren útiles al caso. La parte que ha de llenar el expedidor deberá siempre estar escrita en una de las lenguas oficiales del país de partida, ajustándose las traducciones necesarias a lo indicado para la impresión de los formularios. El contrato de transporte quedará estipulado en cuanto la estación expedidora haya aceptado, con la hoja de porte, la mercancía para su transporte; la imposición del sello de la estación con la fecha hace constar la aceptación, desde cuyo momento la hoja de porte es la justificación del contrato. En el duplicado de ella, que conservará el expedidor, debe el ferrocarril hacer

constar la aceptación de la mercancía; el original de esta hoja acompaña la expedición.

Las bases para la determinación de las tarifas internacionales se fijan en el artículo 9; los precios del transporte y los gastos accesorios se calculan con arreglo a las tarifas legalmente en vigor y debidamente publicadas en cada Estado, en las que han de indicarse todos los datos necesarios para este cálculo y han de señalarse, en su caso, las condiciones en que se tendrá en cuenta el cambio. El expedidor puede fijar en la hoja de porte el itinerario que ha de seguir la mercancía, con arreglo al cual se determinará el precio del transporte.

Los plazos de entrega no deberán exceder de un día para la expedición y uno para el transporte por fracción indivisible de 250 kilómetros de distancia de aplicación de las tarifas en la gran velocidad, lo que se duplica para la pequeña, admitiéndose plazos supplementarios en varios casos que se citan; uno de ellos, cuando la red correspondiente no tiene el ancho de vía normal.

El expedidor deberá presentar los documentos necesarios para el cumplimiento de las formalidades exigidas por las Aduanas, consumos, autoridades fiscales, de Policía y de cualquier otro orden de la Administración, sujetándose además a las prescripciones de las Aduanas, relativas a embalajes y cubiertas. En curso de ruta, estas formalidades deben ser cumplimentadas por la Entidad ferroviaria, ya sea directamente o mediante un comisionista, pudiendo el expedidor asistir a estas operaciones personalmente o por un mandatario que designe en la hoja de porte. Se señalan los medios que han de emplearse para la carga y transporte de las mercancías y se indica que la entrega se efectuará, ya sea en la estación destinataria, previo el pago, mediante cuenta, de los débitos que resulten según la hoja de porte, o bien a domicilio del destinatario, conforme a los reglamentos aplicables a la línea férrea encargada de la entrega. Los gastos del transporte que el expedidor no ha tomado a su cargo, según debe constar detalladamente en la hoja de porte, se considerarán ser de cuenta del destinatario; en la estación de partida podrá, sin embargo, exigirse el anticipo del importe total del transporte, cuando se trate de mercancías que se estime pueden sufrir pronto deterioro o que, a causa de su escaso valor o su naturaleza, no quede suficientemente garantizado el coste del transporte. En caso de error en la determinación de los gastos, la diferencia por exceso o defecto deberá ser reembolsada, devengando las sumas debidas interés de 6 por 100 cuando pasen de 10 francos.

El remitente podrá gravar su expedición de un reembolso que no exceda del valor de la mercancía, fijándolo en la moneda del país de partida; aunque las tarifas pueden admitir excepciones, el ferrocarril no está obligado a abonar este reembolso al expedidor hasta que su importe haya sido entregado por el destinatario, pero debe satisfacerse dentro del plazo de tres meses, a contar de la fecha de dicha entrega, con interés de 6 por 100 desde la expiración del señalado término. Los anticipos solamente se admiten si lo consienten las disposiciones que rijan en la estación remitente.

Corresponde al ferrocarril destinatario el cobro de los créditos que resulten del contrato de transporte por coste de éste, gastos diversos, reembolsos y demás causas, lo que ha de efectuar tanto por su cuenta como por la de las Compañías precedentes u otros interesados.

Trata después el Convenio de la modificación del contrato de transporte, consignando que el derecho a esta modificación lo tiene solamente el expedidor, el cual puede, ya sea retirar la mercancía en la estación

de partida, ya detenerla en ruta, o bien aplazar su entrega o disponer que ésta se efectúe en lugar anterior o más lejano que el punto de destino indicado en la hoja de porte, o, por último, puede ordenar que vuelva a la estación de salida. El ferrocarril no podrá rehusar la ejecución de estas órdenes ni ocasionar retrasos o modificarlas, salvo en determinados casos, y tendrá derecho al abono de los gastos que originen.

Se indican las obligaciones del ferrocarril en los casos de impedimentos en el transporte o en la entrega de las mercancías y se hace constar su derecho a la fianza sobre ellas por la totalidad de sus créditos, subsistiendo todo el tiempo que la mercancía se encuentre en su poder.

El título referente a las responsabilidades de las Entidades ferroviarias es muy extenso. En él se determina que la responsabilidad es colectiva; de modo que el ferrocarril que ha aceptado el transporte de una mercancía, con la hoja de porte, es responsable de la ejecución del transporte sobre el recorrido total, hasta su entrega, y de igual manera cada línea férrea subsiguiente, por el hecho de tomar a su cargo la mercancía, con la hoja de porte, participa en el contrato de transporte y acepta las obligaciones que de él se derivan; la responsabilidad cesa en la estación destinataria designada y alcanza al daño resultante de la pérdida total o parcial de la mercancía, así como de las averías que sufra a partir de la aceptación para el transporte hasta la entrega, y también en el caso de retraso en ésta, con ciertas restricciones que se detallan.

Se fija el importe de la indemnización en caso de pérdida, indicando el modo de calcularla; pero se añade que no podrá exceder de 50 francos oro por kilogramo de peso bruto que falte, siendo además reembolsados los gastos de transporte, comprendidos los derechos de Aduanas y otros que se hayan efectuado por la mercancía perdida, sin ningún interés.

Se considerará que esto ocurre cuando no se halle a disposición del destinatario a los treinta días siguientes a la expiración de los plazos anteriormente marcados, añadiendo tantas veces diez días, con máximo de treinta, cuantos Estados debió atravesar, a más de los de partida y de llegada. Si la mercancía se encuentra después de abonada la indemnización, el dueño habiente podrá exigir que le sea entregada sin gastos, devolviendo la indemnización.

Se fija la tolerancia de 1 a 2 por 100 en la disminución de peso durante el transporte que puedan sufrir las mercancías líquidas o remitidas en estado húmedo y para otras varias que se citan.

Se señala el importe de la indemnización en el caso de avería de la mercancía y en el de demora en la entrega, indicando que aquélla no podrá exceder de la correspondiente a la pérdida total si toda la expedición estuviese averiada, y fijando el tanto de ésta, que varía según haya o no causado perjuicio la demora. Cuando la pérdida, avería o demora sea debida a dolo o falta punible imputable al ferrocarril, la indemnización podrá alcanzar el doble de los máximos previstos indicados.

Toda expedición puede ser objeto de una declaración del valor a la entrega, consignándola en la hoja de porte, en la que se indicará si el importe del valor declarado debe entenderse en moneda del Estado de partida, en francos oro o en cualquiera otra unidad fijada en las tarifas.

El ferrocarril percibirá un tanto suplementario de un 4 por 100 de la suma declarada por fracción indivisible de 10 kilómetros, que podrá reducirse, previniéndolo en las tarifas.

El capítulo 2.^o del título III trata de las reclamaciones administrativas, acciones, procedimientos y prescripciones en caso de litigios nacidos del contrato de

transporte, indicándose cuánto es necesario respecto a la forma en que ha de hacerse la reclamación, personas que pueden ejercitarse el derecho de acción contra el ferrocarril y entidad ferroviaria a la que ha de dirigirse. Se previene también que la aceptación de la mercancía extingue toda acción contra el ferrocarril proveniente del contrato de transporte, y se indica que ésta prescribe de ordinario al año si la suma debida no ha llegado a ser fijada por los medios que se designan; pero este plazo será de tres años en determinados casos, que se mencionan.

El capítulo siguiente se ocupa del arreglo de las cuentas y de los recursos entre las Compañías ferroviarias; en él se estipula que todo ferrocarril que haya cobrado, ya sea a la partida o bien a la llegada, los gastos de transporte u otros créditos resultantes del contrato, está obligado a abonar a las demás Compañías ferroviarias interesadas la parte que les corresponda de dichos gastos y créditos; se señalan las disposiciones a que ha de atenerse al recurrir, con arreglo a su derecho, contra otras Compañías que hayan cooperado al transporte, en los casos de indemnización por pérdida o avería, prescribiendo que si una fuere insolvente, la parte que le corresponda pagar será satisfecha por las demás proporcionalmente al número de kilómetros de las distancias de aplicación de las tarifas en sus líneas.

Igualmente se obrará en el caso de indemnización por demora en la entrega, advirtiendo, lo que es aplicable a la pérdida o avería, que si se comprueba que el retraso es imputable a irregularidades en algunas de las vías férreas, sólo éstas deben abonar el importe de la indemnización; con este objeto se indica el modo de distribuir entre las líneas recorridas el plazo del transporte.

El artículo 50 determina el procedimiento de los recursos, y en él se consigna que un ferrocarril no podrá en ningún caso recusar la justificación del pago efectuado por la Entidad ferroviaria recurrente cuando la indemnización haya sido fijada por la autoridad judicial que haya intervenido en el juicio.

En el título IV se determina que, a falta de prescripciones en el Convenio, serán aplicables las disposiciones de las Leyes y Reglamentos nacionales relativas al transporte en cada Estado.

Comprende también los artículos en que se señalan las reglas generales de procedimiento en los litigios a que den lugar los transportes internacionales, así como la ejecución de las sentencias y embargos y la constitución de fianzas. Respecto a ello se estipula que los créditos derivados de un transporte internacional en provecho de una Entidad ferroviaria contra otra que no dependa del mismo Estado, no podrán ser embargados más que en virtud de una sentencia dictada por la autoridad judicial del Estado en que radique la Entidad que aparece deudora, precepto igualmente aplicable al material móvil de una línea férrea, así como a los objetos mobiliarios de cualquier naturaleza, en el contenidos, que le pertenezcan, cuando se hallen fuera del territorio nacional.

La unidad monetaria aplicada en el Convenio es el franco oro, que vale $\frac{1}{5,18}$ de dólar oro de los Estados Unidos de América, siendo obligatorio para los ferrocarriles el aviso al público, mediante anuncio en las taquillas o de cualquier otro modo adecuado, de la equivalencia de la moneda extranjera adoptada para la determinación del coste del transporte, de los reembolsos y de los demás gastos, así como para el caso en que el ferrocarril acepte el pago en moneda que no sea la nacional.

En un artículo especial se detallan las funciones de la Oficina Central establecida en Berna, que está organizada según se determina en un Reglamento, el

cual tiene el mismo valor y duración que el Convenio.

La formación de la lista de las líneas a éste sometidas está a cargo de la Oficina Central, fijándose el plazo de un mes para la entrada en el servicio internacional de una nueva línea inscrita, a contar desde la fecha de la notificación de la Oficina Central a los Estados signatarios, y siendo la supresión inmediata al aviso, excepto para los transportes en curso, que deben ser continuados hasta la llegada de la mercancía a su destino.

Para la admisión de un nuevo Estado en el Convenio debe éste dirigir su demanda al Gobierno suizo, que la notificará a todos los Estados participantes con una nota de la Oficina Central referente a la situación de los ferrocarriles de dicho país, desde el punto de vista de los transportes internacionales; la demanda será admitida si en el plazo de seis meses no se oponen a ella dos Estados al menos; en caso contrario, el examen de la petición quedará aplazado indefinidamente.

La revisión del Convenio se efectuará en el plazo máximo de cinco años a partir de la fecha en que comenzó a regir el vigente; a este fin, los delegados de los Estados contratantes se reunirán por convocatoria del Gobierno suizo; la Conferencia puede, sin embargo, celebrarse antes de finalizar dicho término si así lo solicitan el tercio, al menos, de los Estados signatarios.

Su duración es ilimitada, pero el compromiso de cada Estado por su adhesión puede cesar transcurrido el quinto año a contar de la fecha en que sea puesto en vigor, debiendo notificar su intención al Gobierno suizo un año, al menos, antes de dicho término; si así no lo hiciere, la obligación se prorroga por plazos de tres años.

El Convenio se ha redactado en francés, según el uso diplomático establecido, constituyendo el documento original que ha sido firmado; pero a él se han unido un texto en alemán y otro en italiano, los cuales tienen el valor de traducciones oficiales, haciendo fe el texto francés en caso de divergencia.

En el que está aún vigente, al texto francés sólo acompaña otro en alemán, que eran las dos lenguas consideradas oficiales, y que fueron, por tanto, las empleadas en las discusiones de la Conferencia; pero la Delegación italiana propuso la inclusión de otro texto en esta lengua en el nuevo Convenio, por ser uno de los tres idiomas oficiales de Suiza, y así fué aceptado por la Conferencia, aunque no parezca justificado el acuerdo.

Anejo I. Al Convenio va unido el anejo I, que especifica las prescripciones relativas al transporte con ciertas condiciones de determinados efectos, trabajo elaborado por una Subcomisión que estudió las modificaciones que debían introducirse al documento análogo del Convenio vigente.

Las mercancías a que se refiere se agrupan en seis clases, indicándose las condiciones del embalaje, las declaraciones en la hoja de porte, el material de transporte, el modo de carga y de conducción y las demás disposiciones que deben observarse.

Estas clases son:

- 1.^a Materias sujetas a explosión.
- 2.^a Materias susceptibles de inflamación espontánea.
- 3.^a Materias inflamables.
- 4.^a Materias venenosas.
- 5.^a Materias cáusticas; y
- 6.^a Productos repugnantes y de mal olor.

Acompañan al Convenio, constituyendo cuatro anejos, el modelo de la hoja de porte y de su duplicado, el de la declaración en el caso de carencia de embalaje o de ser defectuoso, el de hoja de factura, en que se consignan los gastos abonados por el expedidor o de franqueo de la mercancía y el referente a las modificaciones al Contrato de transporte.

Forma el anexo VI el Reglamento de la Oficina Central de Transportes Internacionales por ferrocarril.

En él se determina que los gastos de esta Oficina establecida en Berlín, bajo la inspección del Consejo federal suizo, serán sufragados por los Estados contratantes proporcionalmente a la longitud de las líneas férreas admitidas al Convenio y de los recorridos servidos por otras empresas en las mismas condiciones, reduciendo esta proporción a la mitad en el caso de líneas de navegación. Para cada Estado la contribución será de 1,40 francos oro a lo sumo por kilómetro, tanto que se fijará para cada ejercicio por el Consejo federal suizo, teniendo en cuenta las necesidades del momento, y que deberá abonarse en totalidad.

Si al terminar un año resultara un sobrante sin invertir, por exceso del crédito calculado con respecto a los gastos efectivos, el saldo ingresará en el fondo de retiros y pensiones, cuyos intereses deben destinarse a la concesión de socorros o de indemnizaciones a los funcionarios y empleados de la Oficina Central físicamente inútiles para continuar en servicio.

Si algún Estado quedara al descubierto, su falta se saldrá en lo posible con las existencias de que disponga la Oficina Central, y en caso de insuficiencia deberá ser abonado el resto por los demás Estados en

la proporción del número de kilómetros de vías férreas sometidas al Convenio en la época a que la deuda corresponde. La Oficina Central publica un *Boletín* mensual, redactado en francés y en alemán, conteniendo las noticias necesarias para la aplicación del Convenio, el cual se remite a cada Estado contratante y a cada una de las Administraciones interesadas. Esta Oficina, por notificación de la parte interesada, facilitará el cobro de los créditos por transportes internacionales que no fueren abonados, indicando el procedimiento que a este efecto deba seguirse.

El anexo VII es el Reglamento relativo a la Comisión de expertos, que ha de constituirse según previene el Convenio, para mantener al día el anexo I. En ella estarán representadas permanentemente Alemania, Francia e Italia, pudiendo los demás Estados hacerse representar en sus sesiones si lo estiman necesario; los gastos que originen estos representantes serán sostenidos por cada Estado, y la Oficina Central asumirá el servicio de Secretaría y de correspondencia de la Comisión. Las propuestas motivadas de cada país concernientes al citado anexo serán comunicadas a la Oficina Central, para su examen por la Comisión de expertos.

Guillermo BROCKMANN
Ingeniero de Caminos.

B i b l i o g r a f í a

La esencia del estilo gótico. GUILLERMO WORRINGER. Traducción del alemán por MANUEL G. MORENTÉ.—Un volumen de 22 x 15 cm.; 153 págs., con 52 grabados. Madrid: *Revista de Occidente*, 1925.—Precio, en rústica, 10 pesetas.

Este libro de filosofía de historia del Arte está escrito con la preocupación genuinamente germánica de vindicar para su raza las glorias más puras de la civilización occidental europea.

Después de precisar los caracteres distintivos de los tres tipos del hombre primitivo, clásico y oriental y sus relaciones con el mundo exterior, se afirma que el gótico estricto es la evolución específicamente nórdica, sin mezcla de cultura mediterránea, que sobre la base del estilo geométrico del hombre primitivo extendido a todos los pueblos arios, va complicándose con vitalidad espiritual expresiva.

A partir de este punto el libro se encamina a demostrar que los géneros del gótico se hallan en esta evolución puramente ornamental, de los que surge incluso la compleja idea constructiva de la catedral, término de la evolución hacia lo infinito de dicha evolución lineal abstracta, esencial del gótico.

Aceptada esta inversión de valores en los destinos de la voluntad, se llega a dejar de lado el problema de la procedencia real de las formas constructivas, olvidándose que en todo gran estilo arquitectónico, como el gótico, sólo si el arquitecto es, ante todo y sobre todo, constructor será artista. Y así el prestigio del arte gótico nace de la creación de la bóveda articulada, donde reina un sistema de construcción maravillosamente lógico, dúctil, ligero y elástico, del que surge en sus menores detalles su original belleza decorativa y ornamental, limpia de toda influencia exótica.

Al llegar al estudio de la total emancipación del gótico, estilo despojado de toda tradición antigua, reconoce Worringer que para «tan grande y decisiva hazaña era necesario un entusiasmo, un aliento de voluntad que no tenían los

pueblos de carácter predominante germánico, con su típica pesadez», y que fué en el corazón de Francia donde tuvo lugar la hazaña libertadora y se pronunció la palabra decisiva que da comienzo al gótico propiamente dicho, aunque arrepentido muy pronto de tan franca y terminante afirmación; añade que, «sin embargo, no puede decirse que sea Francia el propio hogar y patria del gótico, y que lo que en Francia nació no fué el gótico, sino el sistema gótico», para acabar por afirmar, después de este distingo escolástico, que el país del gótico puro es el Norte germánico, por el hecho indiscutible que dicho estilo arraigó con más energía en dicho país, argumento que de igual modo invocaría España, tan ajena a la creación del gótico, aunque lo asimilara intensa y rápidamente, hasta el punto de que muchas catedrales españolas son contemporáneas y hasta anteriores a algunas renombradas francesas.

El estilo del libro de Worringer adolece del carácter peculiar de muchos escritores de su raza, dotados de fantasía misteriosa y complicada, que les conduce a una orgía desenfrenada de frases y conceptos rebujados, en que el hilo de las ideas se pierde, y sólo la finura mental de nuestro Ortega y Gasset, «hombre mediterráneo», es capaz de comentarlas con amenidad.

El libro en conjunto es muy interesante y sugestivo y la traducción, correcta y fiel, excepto en su título: *Formproblem der Gotik (Los problemas de la forma del gótico)*.

V. M.

«Forme della Terra». Trattato di Geología Morfológica.—GAE-TANO ROVERETO, professore di Geología nella R. Università di Genova.—Dos vols. de 24 x 17 cm.; 1187 págs., con 428 figuras y 38 láminas.—Volumen I: Basi e generalità.—Volumen II: Tipi regionali.—Milano: Ulrico Hoepli, editor, 1924-25.—Precio, en rústica: 150 liras.

El libro que se reseña no se refiere a la Geología dinámica o a la Geografía física, sino que constituye un extenso y