

RED NACIONAL
DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES

ACTAS
DEL
CONSEJO DE ADMINISTRACION

Nº 1



COMISIÓN DE LIBROS DE CUENTAS

INTEGRACIÓN MUNICIPAL DE MADRID

Acta Red Nacional de Ingresos de España Alcalá

16 de ...
3 de ...



Handwritten signatures and scribbles.

Acta de la sesión núm. 1, celebrada el jueves, 6 de marzo de 1914, en el local de la Junta Superior de Ferrocarriles, aprobada en la sesión n.º 2, celebrada el día 15 del mismo mes.

Preside la sesión el Ilmo. Sr. D. Gregorio Pérez Conesa (Presidente del Consejo de Administración) y asisten a la misma los Sres. Consejeros Ilmos. Sres. D. Horacio Arqueta y D. José Nicolás de Salas, Excmo. Sr. D. Pedro González Bueno, Sr. D. Eduardo Alfonso, e Ilmos. Sres. D. Enrique Calabria, D. José María Rivero de Aquilar, D. Lorenzo Justiniano Casado y D. Ignacio Muñoz.

Asisten también los Sres. D. Javier Marquina, Director de la Compañía del Norte y D. Federico Reparaz, Profesor de la Escuela de Caminos agregado a la Junta Superior de Ferrocarriles.

Excusan su asistencia, por ausencia, los Vocales del Consejo Sres. La-puerta y Arellano.

El Sr. Presidente declara que constituido el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, a cuyos miembros ha dado posesión el Sr. Ministro de Obras Públicas en el día anterior al de la fecha, procede, como trámite previo antes de la celebración de esta su prime...

ra sesión, designar de su seno un Vocal que actúe de Secretario con carácter provisional mientras se nombre el Secretario General del Consejo. Propone, y así se acepta por el interesado y por los demás Sres. Vocales presentes, que actúe con este carácter provisional, como Secretario de edad por ser el más joven de los presentes, el Sr. Calabria.

Agrega el Sr. Presidente que debe ser la primera resolución del Consejo de Administración expresar la gratitud de todos sus componentes al Caudillo y al Gobierno por la prueba de confianza con que se les ha honrado al designarles para esta misión de tanta trascendencia.

Así se acuerda.

Manifiesta también que es su deseo celebrar, con ocasión de la iniciación de los trabajos del Consejo después de estas reuniones preparatorias, un acto religioso al que invita a asistir a todos los Sres. Vocales.

El Sr. González Bueno propone, y así se acuerda, solicitar audiencia de Su Excelencia el jefe del Estado por intermedio del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, para hacerle conocer este estado de ánimo y expresarle la adhesión de todos hacia su persona.

11.- Delegaciones en los Consejos Directivos y en las Demás Compañías.

El Sr. Presidente somete a continuación al Consejo la conveniencia de designar las delegaciones que la Base IV de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria de 24 de enero último prescribe han de agregarse a los actuales Consejos Directivos de las Compañías del Norte, Madrid a Zaragoza y a Alicante y Oeste-Andaluces, así como los delegados que han de hacerse cargo de la explotación de las demás Compañías hasta la formalización de la entrega a la Red Nacional.

El Sr. Rivero de Aguilar indica que, a su juicio, las dos cuestiones son por completo diferentes, pues mientras en el caso de los Consejos Directivos se trata de nombrar representantes con una misión informativa, en las otras Compañías es preciso designar delegados que de una manera efectiva y permanente puedan hacerse cargo de la administración y gerencia de las empresas, con necesidad en muchos casos de desplazarse a los puntos de residencia de las oficinas de Dirección de éstas.

Esta misma opinión es apoyada por los Sres. Alfonso y Calabria, quienes agregan que, los representantes en los Consejos Directivos deben tener carácter de meros enlaces, sin capacidad resolutive especial alguna.



El Sr. Presidente, recogiendo estas manifestaciones, propone: y así se acuerda, nombrar delegados del Consejo de Administración de la Red Nacional en los Consejos Directivos de las Compañías del Norte, Madrid a Zaragoza y Alicante y Oeste - Andaluces, a los Sres. vocales del Consejo de Administración que respectivamente forman parte de aquéllos Consejos Directivos. A saber: La Delegación del Consejo de Administración en el Consejo Directivo de la Compañía del Norte estará constituida por los Sres. Marquina y Calabria; la Delegación en el Consejo Directivo de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, por el Sr. Alfonso; la Delegación en el Consejo Directivo de la Compañía de Oeste - Andaluces, por el Sr. Rivero de Aguilar y el Sr. La Puerta.

El Sr. Rivero de Aguilar indica que, dada la apiduidad y probables desplazamientos que ha de requerir la función de los delegados en las otras Compañías, podrían nombrarse para estos cargos a funcionarios de la Red Nacional que ostentarían en ellos la delegación del Consejo de Administración.

El Sr. González Bueno indica que, a su juicio, podría encomendarse al Sr. Director General de la Red que formulara las propuestas de designación de funcionarios para estos cargos, sometiendo los asuntos que por su importancia le requieran al Consejo de Administración, a través del Director General.

Así se acuerda.

III.- Personal de la Red Nacional.

El Sr. González Bueno declara que, a su juicio, y antes de que el Consejo de Administración aborde el estudio de los numerosos problemas de orden material que sin duda han de ser objeto de sus deliberaciones, debe abordar el problema humano de la situación del personal de la nueva Red, tanto en el aspecto moral, porque, a su juicio, el levantar el espíritu de este personal es aún más esencial para la eficacia de la Empresa que cualquier clase de medidas técnicas, como en el aspecto material, porque, a su juicio, hay un hecho básico y es que este personal no está suficientemente remunerado en relación con las circunstancias económicas presentes.

Esta cuestión reviste además una importancia especial en el régimen de renovación actual, en el que el Consejo no debe atender solamente al resultado económico y técnico de la Empresa, sino también a la situación ^{y adaptación} de su personal.

Los Sres. Alfonso y Marquina manifestaron su conformidad con las ideas del Sr. González Bueno, pero agregan que, a su juicio, se hace preciso, para mantener el principio básico de suficiencia económica de la Red, ligar el problema del aumento de remuneraciones al estudio económico general que el Consejo de Administración inicia de la situación de la Red y, en especial, de los resultados de su tráfico y de su tarificación.

El Sr. Calabria manifiesta esta misma opinión, agregando que, a su juicio, el problema de la adaptación de las remuneraciones del personal está ligado al problema general del desenvolvimiento económico y financiero de la Red, por lo que, en rigor, el estudio de este debe preceder al acuerdo que se adopte respecto a aquél, requisito que puede cumplirse, toda vez que el Consejo de Administración no se hará cargo de la explotación hasta el 30 de julio de 1911, habiendo de dedicar este plazo precisamente al estudio de los problemas que plantea la organización de la Red Nacional.

El Sr. González Bueno dice que acepta esta demora, pero que, a su juicio, el Consejo de Administración no puede constituirse e iniciar su labor sin a lo menos dirigirse al personal de la Red expresándole que conoce y tiene muy presente su situación, manifestándole el estado de espíritu y la intención que le animan desde el momento mismo de comenzar su actuación.

Propone, y así se acuerda por el Consejo, hacer llegar a todo el personal de las Compañías que pasan a integrar la Red Nacional, a través de los respectivos delegados del Consejo, la siguiente referencia de las deliberaciones de éste:

"El Consejo de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, en su primera reunión, ha examinado en sus líneas generales la difícil situación del problema ferroviario y las enormes dificultades planteadas por la escasez del carbón, la destrucción de los elementos de tracción y transporte, y el precario estado de casi todas las instalaciones ferroviarias.

El Consejo, consciente de la magnitud del problema y de su trascendencia en la vida de la Nación, sabe que su revolución no es inmediata porque muchas de las dificultades que hay que vencer escapan a su zona de influencia, pero afirma unánime su decisión y su fe en el futuro y lo hace porque por encima de las mejoras materiales cuenta con el patriotismo



me y el espíritu del personal ferroviario que
tenso y tan alto vibró durante nuestra lucha nacional.

El Consejo está seguro de que ese personal se da
cuenta de que las dificultades actuales superan si cabe a las
de entonces y que exigen, para vencerlas, la misma disciplina
e iguales esfuerzos y sacrificios, que el Consejo está dis-
puesto a exigir rigurosamente; porque sería inútil adquirir lo-
comotoras y mejorar vías y estaciones si a todo ese conjunto no le
animara el fervor profesional y el amor a España y a su Cau-
dillo.

Solo con ese espíritu, con fe, con elevada y exigen-
te moral, superándose cada uno en el cumplimiento de sus
deberes y recordando también que la vida del ferrocarril es la
vida de su familia, podremos hacer frente a esta crisis pa-
sajera llena de agobios y dificultades de todas clases, muchas
insuperables, porque son hijas de las terribles circunstancias
por que atraviesa el mundo.

El Consejo de la Red Nacional de Ferrocarril-
los, al dirigirse a los Consejos Directivos de las Compañías,
les ruega transmitan estas consignas a todos sus servicios
para que a su vez lo hagan llegar de manera eficiente a
todos los trabajadores, y han confiado esta al Consejo de la
Red Nacional de que cuenta con ese espíritu y de que es-
tas consignas se grabarán en las conciencias y en la vo-
luntad de todos, que en ellas funda su más firme confian-
za de que ha de levantarse el rendimiento de la explota-
ción ferroviaria, a pesar de la crisis general existente, y
tal fe tiene en sus resultados y es tal su deseo de correspon-
der a estos esfuerzos, que ha tomado el acuerdo de encargar
al Director General el inmediato estudio de un estatuto de
personal, con una elevación de salarios en relación con las
necesidades de la vida. Estatuto que habrá de regir en el
momento en que la Red Nacional se haga cargo de las ex-
plotaciones de las Compañías."

IV.- Reglamento del Consejo de Administración.

El Sr. Presidente propone, y así se acuerda, enco-
mendar al Secretario General del Consejo la redacción de
un proyecto de Reglamento del Consejo de Administración,
desarrollando la Base IV de la Ley de Ordenación ferrovia-
ria de 24 de enero último, y un índice de los problemas
que plantea el desarrollo de una ley orgánica del mismo.

Se acuerda también que provisionalmente el
Consejo de Administración se regirá por el Reglamento
de los Consejos Directivos de Ferrocarriles de 25 de agosto
de 1939. El Consejo estudiará las modificaciones que ha-

van de introducirse en él para esta utilización provisional.

V.- Situación del parque de vagones de la Red Nacional.

El Sr. Presidente somete a la consideración del Consejo, que ya conoce la situación del parque de vagones de la Red Nacional, la conveniencia de proceder a la adquisición urgente de un mínimo de 3.000 vagones. Agradece que se propone pedir informes a las zonas en que ha de dividirse la Red Nacional para su explotación, a través del Sr. Director General, acerca de los tipos de vagones cuya adquisición es más conveniente y urgente y que tiene en estudio, en relación con el Sr. Ministro de Obras Públicas, el problema de la financiación de estas adquisiciones.

El Sr. González Bueno dice: que conviene no olvidar en todas las adquisiciones que se hagan de material la necesidad de ir reduciendo las tasas en relación con la carga útil.

El Sr. Alfonso coincide con esta opinión y hace observar que, sin embargo, la urgencia extremada que reviste esta adquisición aconseja pedir los tipos unificados ya perfectamente estudiados y en construcción.

El Sr. Marquina hace historia de la situación en que se encontraba el parque de vagones al final de la guerra de liberación y llega a la conclusión de que en las circunstancias presentes se requiere ante todo imprimir la máxima urgencia a la adquisición de tipos unificados y a la reparación en curso del conjunto del parque, ya que no es posible, por las circunstancias internacionales, la única solución que podría resolver el problema de una manera integral e inmediata; es decir, la de la importación de una cantidad suficiente de vagones terminados.

El Sr. González Bueno pregunta al Sr. Presidente por qué en las circunstancias presentes y cuando el déficit de vagones alcanza cifras mucho más elevadas, cualesquiera que sean las bases de cómputo que se tomen, se limita la propuesta de adquisición a solo 3.000 vagones.

El Sr. Presidente contesta que es preciso no olvidar que la capacidad de producción de la industria es limitada y que la misma urgencia de contar con el mayor número de vagones aconseja dedicar preferentemente aquella capacidad a la reparación de los vagones necesitados de ella, que pueden estimarse actualmente en unos 17.000, número que con el



que en el curso de este año es de temer haya de entrar en gran reparación tal vez unos 6.000 más, ascendería a unos 23.000 vagones a reparar. Además, si bien es conveniente también, en gracia a la urgencia, hacer una adquisición de un número limitado de vagones de tipo unificado, no conviene ampliar excesivamente los pedidos en previsión de que los estudios que se están realizando conduzcan a tipos más perfeccionados, especialmente en cuanto a la relación de la tara con la carga útil, señalada por el Sr. González Bueno.

El Sr. Alfonso, somete a la consideración del Consejo el problema que para la reparación y construcción de vagones representa el hecho de que solamente la Compañía Luxillar de Ferrocarriles de Beauvais fabrique en España, en condiciones suficientes, ejes montados. Propone, y así se acuerda, que funcionarios técnicos de la Red Nacional visiten aquella fábrica y redacten inmediatamente un informe en el que se dé a conocer al Consejo el máximo de producción de ejes montados y llantas a que sería posible llegar en ella, haciendo a la vez un estudio de previsión de las necesidades en ejes montados y llantas de la Red Nacional para que sobre estas bases el Consejo pueda estudiar si conviene o no estimular la creación de nuevas industrias productoras de ejes montados y llantas.

El Sr. Marquina indica que tiene en iniciación el referido estudio que el Consejo ha acordado se realice a propuesta del Sr. Alfonso. Agrega que, a su juicio, el establecimiento por la Red de un programa previo de sus necesidades de toda clase de material será la base más conveniente para que las industrias productoras de material puedan equiparse y organizarse para el más amplio servicio de las necesidades de la Red; siempre, naturalmente, que esta pueda arbitrar los recursos económicos necesarios para la liquidación y pago regular de sus suministros.

El Sr. González Bueno expresa su conformidad con las razones que se han expuesto que justifican, a su juicio, que este primer pedido se limite solamente a 3.000 vagones, principalmente, la de limitación de capacidad de producción de la industria, la de preferencia de las reparaciones y la de estudio de nuevos tipos más perfeccionados.

Propone que para que las industrias productoras den la debida preferencia a las reparaciones se entregue a cada una de las fábricas a las que se encomien de la construcción de los nuevos vagones, un cupo de ellos

para reparar simultáneamente.

El Sr. Rivero de Aquilar indica que el problema de la construcción de material, así como el muy complejo ^{del} suministro de primeras materias necesarias, fueron perfectamente estudiados por la extinguida Rama de construcción ferroviaria. Dada la continuidad que las actividades de esta tienen en las del Sindicato de Metales, propone y así se acepta, que la Dirección General de la Red se ponga en relación, al pasar los nuevos pedidos, con dicho Sindicato.

El Sr. Alfonso da a conocer al Consejo que la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante tiene de antiguo un convenio con la Sociedad Anónima Forjas de Alledra para la reparación a tanto alzado de los vagones, sistema que viene dando resultados muy satisfactorios, tanto en el aspecto económico como en la aceleración de las reparaciones, del que se tiene ya una larga experiencia y que podría ser tal vez útil adoptar por la Red Nacional.

Como resultado de estas deliberaciones, el Sr. Presidente propone, y así se acuerda, autorizar al Sr. Director General de la Red para la adquisición, por gestión directa y sin concurso, de 3.000 vagones de los tipos que la Dirección General acuerde, al precio medio máximo de 23.500 pesetas por unidad, y encomendarle la intensificación al máximo de la reparación de los vagones, aplicando, siempre que sea posible, el sistema de precio a tanto alzado y entregando a las casas constructoras, a las que se adjudique la construcción de vagones, cupos de vagones para reparar simultáneamente en proporción de aquellos.

VI.- Situación del Parque de Coches de la Red Nacional.

El Sr. Presidente somete a la consideración del Consejo la situación presente del Parque de Coches. El número de ellos necesitados de reparación asciende aproximadamente a 1.500. Dada la urgencia que han revestido en los primeros momentos las necesidades de tracción y de transporte de mercancías, éste de los coches de viajeros es el aspecto del parque general de material que ha podido ser menos atendido. La Junta Superior de Ferrocarriles tiene en estudio un pedido de 216 coches nuevos.

Hace observar el Sr. Perez Conesa que además se plantea con la máxima agudeza el problema de la tara excesiva, objeto de la preocupación



actual de todas las Redes y han especialmente importante en la Red española por la dificultad de sus perfiles y las dificultades y coste elevado de la tracción. Ha cuenta de los estudios que desde la Dirección General de Ferrocarriles y Junta Superior vienen realizándose en la materia. La Comisión enviada recientemente a Portugal para el estudio de los coches metálicos, últimamente importados de los Estados Unidos de América, ha llegado a la conclusión de que aquella experiencia no es directamente aplicable entre nosotros por el coste extraordinario a que resulta el material importado y la imposibilidad de construir material análogo en España, dada la necesidad de utilizar aceros de condiciones especialísimas. Por el contrario, se tienen en estudio tipos de coches tubulares y semitubulares; es decir, cuya estructura resista respectivamente como pórtico o como semipórtico; que pueden conducir a taras muy sensiblemente inferiores a las que están actualmente en uso en las distintas líneas españolas de ancho normal. En esta materia, más aún que en la de vagones de mercancías, parece aconsejable afinar todo lo posible los estudios de experiencias ajenas y los proyectos antes de encarar la construcción de una cantidad importante de nuevos vehículos. Como medida más conveniente para salir de la situación crítica de penuria actual en la materia, se presenta la de acelerar en todo lo posible la reparación de los coches y de encargar a la industria privada la construcción de un pequeño número de coches tipo Central de Aragón modificable, para lo cual se tiene en estudio el pliego de condiciones correspondiente, y el Sr. Presidente propone que una vez ultimado este estudio se pasen pedidos por unos 60 coches.

El Sr. González Bueno dice que, de ser posible, sería también útil el aplicar aquí el sistema de santo alzado para las reparaciones encomendadas a la industria privada.

El Sr. Rivero de Aguilar hace observar que entre los coches necesitados de reparación existe un gran número de tipos antiguos de dos ejes y que se hace urgente ante todo el proceder a la reparación de los coches de bogies.

El Consejo acuerda encomendar al Sr. Director General que contrate con la industria privada la reparación, siempre que sea posible a santo alzado, de todos los coches de bogies necesitados de ella y de la parte que a su juicio sea conveniente para completar los par-

ques. de coches de dos ejes.
VII.- Situación del Parque de Locomotoras.

Señala el Sr. Presidente que en este aspecto, la situación de penuria del material es menos grave por la gran intensidad que las Compañías han impuesto a la reparación de locomotoras, tanto en sus talleres propios como en los de la industria particular. El atraso puede estimarse actualmente, en el conjunto de la Red Nacional, en unas 300 locomotoras necesitadas de gran reparación sobre las que deben ser objeto de ella en la marcha normal de la explotación.

El Sr. Marquina indica las razones por las cuales no existe otro sistema viable de contratar estas reparaciones, a pesar de sus innegables inconvenientes, que el sistema por administración.

Se acuerda encargar al Sr. Director General que estimule la reparación de locomotoras para llegar, en el plazo más breve posible, a la normalización de la situación del Parque.

VIII.- Adquisiciones de carbón.

El Sr. Presidente señala la situación grave en que se encuentra la Red Nacional, al iniciar sus trabajos, respecto del suministro de carbón para las necesidades de la explotación. Estas necesidades son muy importantes; de unas 1.000.000 toneladas anuales en la Red del Norte; unas 900.000, aproximadamente, en la de Madrid a Zaragoza y a Alicante y unas 600.000 en la de Oeste-Andaluces. La situación en las tres redes es muy difícil, aunque en grado diverso, debido principalmente a la situación geográfica de las zonas mineras, lo que hace que la situación más grave se produzca en las redes del Oeste-Andaluces y en la zona de Levante de las de Madrid a Zaragoza y a Alicante y del Norte. Pone de manifiesto el Sr. Presidente cómo estas dificultades se ven agravadas en ocasiones con la incautación del carbón destinado a ferrocarriles, para atender a otras necesidades, indudablemente también de urgencia, y recuerda el caso, que se le acaba de presentar por el Consejo Directivo de la Red de Andaluces, de la incautación en Cádiz de 500 toneladas de carbón, que venían destinadas a los ferrocarriles y que han sido dedicadas por la autoridad a las necesidades de los vapores pesqueros.

El Sr. Muñoz Rojas indica que el mi-



misterio de Industria y Comercio viene estando en esta materia, donde la situa-
ción es evidentemente muy difícil, todo su apoyo al servicio ferroviario, destinándose en el momento presente un 40 por 100 del carbón disponible a ferrocarriles; otro 40 por 100 a los barcos encargados de importar cereales de la Argentina y los barcos pesqueros y el resto para las demás necesidades.

El Sr. Presidente recuerda que el stock mínimo que debe mantenerse en los depósitos para considerar la explotación normalizada en esta materia es el correspondiente a las necesidades de unos 30 días. Para tener constituido este stock a fin del año actual se necesita recibir durante el un suministro de 223,000 toneladas mensuales. En el último mes sólo se han recibido 227,000, lo que representa un déficit inquietante. Pero es preciso tener en cuenta aquí que las necesidades de carbón en los ferrocarriles van creciendo como consecuencia de la peor calidad del carbón servido. Las cifras expuestas por el Sr. Presidente se refieren a un consumo de carbón de calidad ajustada a los pliegos de condiciones, con un máximo de 14 por 100 de cenizas. Las Redes están recibiendo carbón hasta de 24 por 100 y más de cenizas.

El Sr. Rivero de Aguilar hace observar que la del Oeste tropieza con dificultades muy especiales en esta materia, recibiendo calidades pésimas, que obligan muy a menudo a interrupciones de la circulación para hilar y cambiar juegos.

El Sr. Presidente agrega que desearía hacer llegar al Gobierno la petición urgente del Consejo de Administración de la Red de que, mediante las disposiciones que sean precisas, se ponga a las minas en condiciones de incrementar la producción y el suministro y de mejorar las calidades.

El Sr. Muñoz Rojas dice que se parece a la cuestión, cuya importancia vital para los ferrocarriles estima, y que la transmitiría para su solución al Sr. Ministro de Industria y Comercio.

El Sr. González Bueno pregunta si podría someterse la fórmula de que manteniendo los precios de lava se autorizara a los ferrocarriles a pagar un incremento de precio en relación con la mejora de calidad del carbón recibido, por medio de una fórmula que hiciera al precio función del número de calorías y de la proporción de cenizas.

El Sr. Muñoz Rojas se ofrece a someter