

C r ó n i c a

La electrificación de ferrocarriles

Considerada por el Gobierno la oportunidad de acometer un plan de electrificación de los ferrocarriles españoles, para ordenar la tramitación técnica y administrativa de cuantos extremos se refieren a esta trascendental reforma—desde la formación del plan general de electrificaciones hasta la liquidación de las obras que se realizan—se ha creado por reciente Real decreto-ley el Comité técnico de electrificación de líneas férreas, dependiente del Ministerio de Fomento.

Este organismo queda encargado de proponer a la aprobación superior los planes de electrificación, los pliegos para ejecución de obras, adquisiciones de material y suministro de energía; de inspeccionar directamente los trabajos que se ejecuten y de proceder a sus recepciones provisional y definitiva. Deberá, además, emitir cuantos informes, en relación con las electrificaciones, sean reclamados por el ministro de Fomento o por el director general de Ferrocarriles.

El Comité estará compuesto por cuatro ingenieros de Caminos, uno de Minas, otro Industrial, un representante del Consejo de Obras públicas y otro del Superior de Ferrocarriles. Para los casos que sean precisos estará asesorado por otra Comisión, desprovista de facultades ejecutivas y compuesta por un representante de cada una de las Compañías ferroviarias del Norte, Madrid-Zaragoza-Alicante, Nacional del Oeste de España y Ferrocarriles Andaluces; por un vocal que represente a la industria productora de maquinaria eléctrica; por otro de la producción de energía y por un ingeniero perteneciente a las Divisiones de Ferrocarriles.

El Comité primeramente nombrado comenzará sus trabajos tomando por base los realizados por la disuelta Comisión de electrificación, creada en el pasado año, y terminará su misión en cada línea del plan aprobado cuando ésta, ya electrificada, entre en período de explotación.

Sobre el proyecto concebido por el ministro de Fomento para electrificar parte de nuestros ferrocarriles ya hemos emitido opinión, reflejo de la muy favorable que ha causado en la opinión técnica del país. Cabe ahora señalar el acierto con que se comienza a poner en práctica el magno pensamiento, dando forma al instrumento que le ha de llevar a cabo. Ha sido, indudablemente, una gran idea la constitución dada al Comité, separando de sus funciones ejecutivas los elementos productores y de intereses de Compañías, que humanamente han de llevar prejuicios a su función, no privando al conjunto del organismo de las luces que pueden aportar los repetidos elementos, tan capacitados, técnica y económicamente, para la electrificación de líneas.

Otro avance digno de estima y de ser imitado en casos análogos es el haber librado al organismo que se crea de trabas burocráticas, determinando que sustituirá en sus funciones a las Divisiones de Ferrocarriles y a los negociados del Ministerio. La composición del Comité autoriza lógicamente a permitir semejante sustitución.

Todos los planes que el Comité proponga a la Superioridad requieren, para su aprobación, ser informados, técnicamente, por el Consejo de Obras públicas, y económicamente, por el Superior de Ferrocarriles.

* * *

Al redactar esta nota recogemos el rumor de que será nombrado para presidir el Comité de electrificación el ingeniero de Caminos D. Diego Mayoral.

Si, como deseamos, el rumor tiene confirmación, podrá asegurarse que el nombramiento, por lo acertado, es digno complemento del decreto de creación del Comité.

El nombre del Sr. Mayoral es sobradamente conocido en la técnica de la electricidad, por su gran competencia y su privilegiado talento, para que nosotros tratemos de descubrirlo a los lectores de esta REVISTA.

Procesamiento y absolución de D. Alberto Corral

El día 12 del pasado mes de julio ha sido vista en la Audiencia provincial de Palencia la causa seguida contra el conde de Mansilla y contra nuestro compañero el notable ingeniero D. Alberto Corral, por hundimiento de una pasadera sobre el río Pisuerga, en una finca propiedad del primero de los señores citados. La sentencia ha sido absolutoria para ambos procesados.

Al dar la noticia, con sincera alegría, felicitamos a nuestro compañero Sr. Corral, a quien, probablemente, la satisfacción de verse reivindicado no le habrá compensado de las grandes amarguras sufridas por un asunto en que su intervención ha estado lo más lejos de posibles responsabilidades. Y para que no se diga que esta afirmación va dictada por un vulgar espíritu de Cuerpo, remitimos a los lectores a la relación que hicimos del asunto en nuestro número de 1.º de este año.

Cuantos informes técnicos han solicitado las autoridades judiciales en el curso de este proceso han sido favorables al Sr. Corral, y el último de ellos, emitido por los ingenieros Sres. Sanjurjo y Machín, es una admirable demostración de la falta de culpabilidad del procesado.

La Asociación de Ingenieros de Caminos ha seguido en todo momento, con el natural interés, el curso del proceso, respetando, como es lógico, la actuación de jueces y magistrados que, dignamente, han reconocido la inculpabilidad de nuestro querido compañero.

Por estar el asunto *sub judice* no hemos querido en todo este tiempo insistir con manifestación de ninguna clase sobre el particular, que, resuelto hoy con arreglo a normas de justicia, ponemos en conocimiento de nuestros lectores, por creer que con ello damos una mínima compensación a las amarguras de un notable ingeniero que, por una causa tan fortuita, se ha visto envuelto en las molestias de un proceso.

Nuestra enhorabuena entusiasta a D. Alberto Corral.

La reforma del puerto de Pasajes

En los primeros días del mes corriente ha tenido lugar, con asistencia del señor ministro de Fomento, la inauguración oficial de las obras de ampliación y mejora del puerto de Pasajes.

El conjunto de obras que ha de realizarse ascende a un presupuesto de 30 millones de pesetas, de las que recientemente fueron adjudicadas las comprendidas en el primer grupo, que importan, aproximadamente, la cifra de 8 millones, y que consisten en la rectificación y mejora del canal de entrada, para darle un calado de 12 m en bajamar viva y una anchura de 100 m, que permitirá la entrada de barcos de 200 m de eslora, por donde ahora difícilmente penetran los de 140 m. Esta parte de obra ha sido adjudicada a la Sociedad "Empresa general de Construcciones".

A la ejecución de esta primera parte del plan sucederá la construcción de nuevos muelles con una li-

nea de 1.300 m, el dragado de la bahía y su reforma total, con arreglo a un moderno plan de servicios. Entra también en el proyecto la construcción del puerto pesquero, de importancia capital para Pasajes, en el que se invertirán 5 millones de pesetas.

Al acto de la inauguración, presidido por el conde de Guadalhorce, asistieron todas las autoridades de Guipúzcoa, entre las que reinó un vivo entusiasmo por el comienzo de estas obras, cuya ejecución se agradeció sinceramente al ministro de Fomento, en primer lugar, y al ingeniero director del puerto, don Javier Marquina, que ha puesto a contribución, en la confección del plan y en la redacción de los proyectos respectivos, las excepcionales dotes de su esclarecido talento.

En este día se inició el dragado de la boca del puerto y, después de ser recorrida la bahía por el ministro y los invitados, se celebró un banquete en el pueblo de Pasajes.

Entre los brindis pronunciados, el representante de los usuarios del puerto hizo un cálido elogio de la actuación del conde de Guadalhorce en el Ministerio de Fomento, agradeciendo el apoyo que ha prestado a la Junta de Obras y manifestando que los elementos productores de Guipúzcoa están incondicionalmente al lado de un ministro que tan singulares dotes tiene manifestadas.

Seguidamente, en medio de una gran ovación, hizo uso de la palabra el conde de Guadalhorce.

Comenzó expresando su satisfacción por haberle correspondido poner a la firma del Rey el decreto de reversion del puerto de Pasajes, de este hermoso puerto —dijo— que es atalaya de España. Elogió la altura de miras con que, desde uno y otro punto de vista, cuantos intervinieron en el estudio de este asunto instruyeron al Gobierno, únicamente atento a laborar por el bien nacional, apoyando los intereses regionales siempre que, como en este caso, redunden en el bien general.

Recordando el interés con que por todos se ha seguido este asunto, aludió a la preocupación de la finada Reina madre, que en reiteradas ocasiones se interesó por la prosperidad de Pasajes y la mejor resolución de cuanto afectaba a dicho puerto.

Elogió la personalidad del ingeniero que dirige las obras, D. Javier Marquina, persona competentísima, a quien hubo de sacarse a tirones, pues donde estaba le apreciaban demasiado para dejarle marchar.

Manifestó toda la satisfacción que sentía en aquel momento, considerando que únicamente estas satisfacciones pueden compensar los esfuerzos que exige el gobernar sin saber si siempre se acierta.

Hizo constar las dificultades que toda obra de esta envergadura tiene, confiando en que todas serán salvadas, para romper así con la vieja tradición de saber comenzar, pero no cuando ha de terminarse. Así, ayudando obras de esta categoría, el Gobierno, que tanto empeño pone en su labor, podrá decir a España, que tanto ha trabajado para otros, que trabaje para ella, demostrando quién es y de lo que es capaz, para hacerse grande y poderosa. Terminó dando vivas al Rey.

Su discurso, demasiado breve, pero con elocuencia que suplía la brevedad, fué cortado varias veces por los entusiastas aplausos que le dedicaban los comensales.

Al terminar la comida fueron dirigidos telegramas de agradecimiento a S. M. el Rey y al jefe del Gobierno.

Los transportes mecánicos por carretera

Entre los muchos comentarios que nos han merecido las disposiciones dictadas para regular las concesiones de monopolios referentes a los transportes por carretera, pronosticábamos no hace mucho tiempo que habrían de dictarse otras muchas complementarias, hijas del buen deseo de encauzar este maremágnum es-

tablecido el año 1924, finalidad, a nuestro juicio, muy difícil de conseguir. El poco tiempo transcurrido nos viene dando la razón con la aparición de diversas Reales órdenes, aclaratorias unas y complementarias otras de los preceptos contenidos en el Reglamento últimamente aprobado, a propuesta de la Junta central de Transportes.

En una de estas últimas, aparecida en la *Gaceta* del día 1.º de este mes, se preceptúa que cuando una entidad que explote líneas regulares de transportes en una región obtenga en la misma comarca la concesión de otra línea por virtud de concurso en el que haya influido la propuesta de tarifas, vendrá obligada a adoptar estas últimas en aquellas líneas de que sea concesionaria y que, reuniendo análogas condiciones de explotación, tráfico y perfil, las tuviere más elevadas.

Está bien, aunque sea sensible que durante un lapso de tiempo más o menos largo, el que transcurre entre una y otra concesión, se hayan aplicado al público tarifas indebidas—no nos referimos al aspecto legal, sino al de la conveniencia de los intereses generales—, ya que así se reconoce de común acuerdo entre el concesionario y la Administración.

Creemos que a ese precepto falta añadir que en ningún caso, cuando se den las circunstancias de analogía que se citan, podrán establecerse en la segunda concesión tarifas más elevadas que las de la primera.

Ya hemos acusado en otras ocasiones, además de la presente, el buen deseo que rige en el Ministerio de Fomento para hacer menos oneroso al usuario la aplicación de estos monopolios de transporte; pero es indudable que esto se realizará de manera muy incompleta, mientras los monopolios existan. Las mismas disposiciones que ahora se han dictado tratando de suavizar los obstáculos que se han opuesto a los servicios de transporte por carretera llevados a cabo por los *taxi* y por ciertos camiones industriales, dicen, mejor que nada, lo que el monopolio tiene dentro en perjuicio del público.

Lástima grande que una industria ante la que se presenta un amplio horizonte en nuestro país, por las condiciones topográficas del mismo y por la escasez de comunicaciones ferroviarias, y que con su progreso ha de contribuir al florecimiento de otras industrias anejas, no dé el rendimiento que puede dar, en beneficio de todos, por no haber sido posible derogar un sistema en mal hora implantado.

Puerto de Avilés

Por Real decreto de 26 del mes próximo pasado se ha autorizado el rescate por el Estado de las instalaciones que en el puerto de Avilés poseía el Sindicato minero de dicha localidad. El importe de este rescate, que abonará la Junta de Obras del puerto, asciende a la cantidad de 2 375 115 pesetas.

Con esta disposición se otorgan soluciones a dificultades que naturalmente surgían en las operaciones del puerto, por la duplicidad de entidades propietarias de instalaciones.

La tramitación del asunto ha sido larga y laboriosa, pero su final se ajusta a las normas de la más pura equidad.

Los tramos de hormigón armado

En el número de esta REVISTA correspondiente al día 1.º de julio del corriente año (páginas 258 y 259) publicamos una relación estadística de los puentes de hormigón armado construídos en las obras públicas de España con arreglo a los formularios oficiales aprobados en 31 de enero de 1922 y en 10 de enero de 1923.

El ingeniero director de Vías y Obras provinciales de Granada, en atenta carta que nos ha dirigido, muestra su extrañeza porque no figura en el cuadro anejo