

MADRID, 31 DE MARZO DE 1872.

TOMO XX.

NÚM. 6.

SUMARIO.

Reorganizacion del servicio de inspeccion de los ferro-car-
riles, por F. L.—Del anteojo analítico para medir dis-
tancias.—Puerto de Barcelona (conclusion).—Orden pu-
blicada en la *Gaceta* de 8 de Febrero.—Parte oficial.—
Subastas.—Noticias varias.

REORGANIZACION DEL SERVICIO DE INSPECCION DE LOS FERRO-CARRILES.

La reforma decretada en 9 de Enero último se funda, al tenor de lo expuesto en el preámbulo del decreto, en la necesidad de una acertada division del trabajo: «por cuanto la actual organizacion de las inspecciones, dice, no responde á tan reconocido principio de buena administracion.»

Esto no obstante, dícese á continuacion que: «separada la parte facultativa de la administrativa y mercantil, funcionan con cierta independencia una de otra»; y se asegura á renglon seguido que: «esto perjudica al debido concierto y armonía en el expedito despacho de los asuntos complejos á que se extiende la vigilancia.»

No entra en nuestro propósito poner de manifiesto las contradicciones que envuelven los períodos que dejamos trascritos; pero cúmplenos sí consignar que de lo expuesto en ellos se infiere que, aún cuando en la actual organizacion se halla separada la parte facultativa de la administrativa y económica, no se conceptúa esta division bastante acertada. Y tal aparece ser, en efecto, el pensamiento á que la reforma obedece, toda vez que se establece una nueva division del trabajo; y no juzgando esto suficiente, se subdivide además una de sus partes en otras dos.

Con efecto: como ya dijimos en nuestro primer artículo, el reglamento decretado en 9 de Enero de 1861 dividió la inspeccion en facultativa y administrativa y mercantil, descartan-

do de la primera para constituir la segunda cuanto se relaciona con las empresas ó compañías constructoras y explotadoras de los ferro-carriles, consideradas como sociedades por acciones, tomando sólo en cuenta su carácter mercantil.

Ésta es, pues, la division que se ha juzgado desacertada y se quiere ahora corregir, llamando de tráfico y movimiento la que ántes se denominó administrativa y económica, y subdividiendo la inspeccion facultativa en otras dos: una que se ocupe de via y obras, y otra de traccion y material. Porque así caracterizan la reforma, las razones en que se pretende fundar en el preámbulo, al decir que la inspeccion meramente técnica puede no ser tan activa como debiera, encomendada á un centro único; por más que en el decreto se diga que el servicio se divide en tres secciones distintas.

No es posible definir de una manera clara y precisa lo que realmente constituye el espíritu de la reforma; porque si bien pudiera inferirse de lo que en el preámbulo se indica que la seccion que se ha de llamar en lo sucesivo de tráfico y movimiento, no es más que lo que hasta aquí se ha conocido con el nombre de inspeccion administrativa y mercantil, aquella denominacion que ha de sustituir á ésta parece implicar atribuciones distintas, y acaso más extensas, si como dice la exposicion de motivos es su objeto fiscalizar á las empresas dentro de las leyes y reglamentos; puesto que no se puntualiza cuáles de unas y otros.

Mas si el deslinde, que era esencial en este caso consignára el decreto, se deja para el reglamento que se ha de redactar para su ejecucion, en cambio resulta muy claro que una de las partes de la inspeccion puramente técnica, cual es la que corresponde al material de traccion y de transporte, constituirá en lo sucesivo objeto de una seccion aparte con empleados especiales.

Con esto y la creacion de un jefe especial para cada una de las secciones, centralizando el servicio bajo la direccion de uno de ellos, se han juzgado sentadas la bases de una buena organizacion de la inspeccion y vigilancia de los ferrocarriles que, por lo demas, se dividirá como hasta aquí en divisiones, cuyo número se conserva y cada una de las cuales comprende cierto número de líneas.

Determinase ademas que los Inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos girarán visitas periódicas á las divisiones.

La vigilancia de la via y sus obras se confia á los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; la de traccion y material á Ingenieros industriales, y la de tráfico y movimiento á Inspectores administrativos, que han de reunir las circunstancias y conocimientos que se determinan en el reglamento, para constituir un Cuerpo de escalafon cerrado, en el cual se confieran los ascensos exclusivamente á la antigüedad.

Por las ligeras indicaciones que hemos hecho al dar cuenta de las bases del nuevo arreglo, se comprende que no estamos conformes, ni con su espíritu, ni con el que ha presidido á su aplicacion.— Lo primero se infiere desde luego de lo expuesto en el artículo anterior; porque si juzgamos impracticable en la forma en que se planteó la division establecida en el reglamento de 1861, aún cuando en cierto modo pareciera justificada, hoy que esa division se lleva á más extensos límites, ha de ser en nuestro concepto ménos fácil de definir y más ocasionada por lo tanto á la confusion, que ha sido realmente la causa que viene esterilizando la organizacion vigente.

La nueva reforma en su aplicacion, al subdividir la inspeccion propiamente facultativa en dos secciones, no sólo está en contradiccion con el principio á que nosotros creemos debiera ajustarse este servicio; sino que para hacer esta separacion más absoluta, confia una de ellas á funcionarios de nueva creacion, lastimando así derechos adquiridos en virtud de disposiciones vigentes y respetables y faltando á los preceptos de una bien entendida economia en los gastos públicos; sin que baste para atenuar lo primero

la creacion de la jefatura superior de todas las secciones en cada division, por cuanto es institucion ésta que nace raquítica, y de consiguiente estéril, dadas las demas condiciones de la nueva organizacion; ni sea fundamento bastante para justificar el nuevo gasto una promesa que no pudo referirse al objeto en que hoy se ponen las miras para cumplirla, cuando otra cosa reclama la buena organizacion de este servicio, y para ello ademas tienen que despedirse funcionarios á quienes hay que abonar una dotacion por los servicios que en él prestaron.

Así indicados los puntos que constituyen la base de nuestra oposicion, vamos á exponer ahora las razones que á nuestro modo de ver la justifican; y de ellas deduciremos despues las que creemos debieran ser las bases fundamentales para la organizacion de la vigilancia que al Gobierno corresponde ejercer en la construccion, conservacion y explotacion de los ferrocarriles.

Dijimos en nuestro primer artículo que el motivo de la organizacion dada á este servicio en 1861, era en cierto modo plausible, ya que era posible alegar el doble carácter de las compañías constructoras y explotadoras de los ferrocarriles; y bajo tal concepto es indudable que la division entónces hecha en el servicio de la vigilancia podia muy bien sostenerse como fundada en el principio de la division del trabajo, que es siempre conveniente mientras se mantiene dentro de los límites que marca la posibilidad del deslinde, si puede hacerse sin menoscabo de la armonía y de la unidad del servicio, que son bases esenciales del buen orden en la administracion. Mas si sólo dentro de estos términos es no ya solamente útil, sino aún necesaria la aplicacion de semejante principio, preciso es, ante todo, que la indicada conclusion se llene de manera tal, que no resulte embarazo en la accion propia de cada una de las partes por virtud de la que corresponda ejercer á las demás; lo cual arguye que la division adoptada sólo debe fundarse en la diversidad de la naturaleza de esas partes y en que ella consiente llevar el sello de esa diferencia en la práctica del servicio hasta los últimos detalles.

Ahora bien; si á la luz de estos principios se considera la organizacion acordada por el reglamento de 9 de Enero de 1861, desde luégo se advierte que si era lógica y pudo ser conveniente la division que la ocasionára, estuvo muy léjos del acierto el medio adoptado para plantearla; porque así las disposiciones de aquel reglamento como las de la instruccion de 8 de Marzo siguiente, léjos de definir y separar de una manera clara y terminante las atribuciones y deberes de los distintos funcionarios que debieran ejercer la vigilancia en cada uno de los ramos en que se acordaba dividirla, involucraron unas y otros encomendando á unos mismos agentes, y precisamente los no facultativos, las funciones propias de la inspeccion técnica como las de la administrativa y mercantil en los detalles del servicio, allí donde es más necesario el conocimiento práctico de su especialidad, donde ha de producir su resultado la aplicacion de los preceptos de la ciencia, donde los hechos, en fin, han de ser apreciados con un criterio que en vano fuera pretender en auxiliares que, no porque ocupen un lugar subalterno, necesitan ménos de una base de conocimientos que nunca se exigieron á los designados para ocupar esos puestos.

Y es que al plantear aquella reforma se desconoció el alcance y carácter verdaderos de la inspeccion administrativa y mercantil, y no se puso el necesario empeño en fijar claramente los límites de la que debiera considerarse como esencialmente facultativa; contribuyendo acaso á este error la falta de la indispensable distincion entre lo que de ordinario se entiende por policía, y los deberes que al Gobierno impone la necesidad de su existencia y lo que abraza la de conservación de los ferro-carriles. Que no de otra manera se comprende que ésta se encomendára á los comisarios y celadores á la vez que la que es propia de uno de los que parecen ser objetos de su instituto.

Llevaríanos muy léjos el propósito de demostrar lo que en el párrafo anterior queda indicado: y además de que para convencerse de ello baste leer con alguna atencion el reglamento é instruccion citados, habríamos de conducir en último resultado á caracterizar de un modo in-

directo lo que es realmente técnico ó facultativo en el servicio de los ferro-carriles y lo que es puramente mercantil; y en tal concepto nos ha parecido preferible hacerlo desde luégo directamente, logrando así poner de manifiesto el fundamento de los errores de aquella organizacion, que si tanto nos importa hacer resaltar, es porque, como ya ántes hemos indicado, los creemos originarios de los cometidos en la últimamente decretada.

F. L.

DEL ANTEOJO ANALÍTICO PARA MEDIR DISTANCIAS.

Si en la retícula de un anteojo de los generalmente usados en los instrumentos topográficos, colocamos dos cerdas paralelas horizontales, é igualmente distantes del centro; si además con este anteojo observamos una mira graduada situada á cierta distancia, las visuales dirigidas por las dos cerdas interceptarán en la mira una magnitud que constituirá un objeto, cuya imagen será en tamaño la separacion de dichas cerdas.

Supongamos que se han movido convenientemente el objetivo y el ocular para que la imagen se pinte en la retícula, y para que ésta se distinga por el observador con toda claridad.

Llamemos m la longitud de mira interceptada por las visuales que determinan las cerdas; c , la separacion de dichas cerdas, y p y p' las distancias respectivas del objetivo del anteojo á la mira por un lado, y á la retícula en donde se forma la imagen por otro.

Las cantidades p y p' constituyen dos distancias focales conjugadas de la lente objetiva, y su relacion expresa la que existe entre el tamaño del objeto y el de su imagen; es decir, que tendríamos

$$\frac{p}{p'} = \frac{m}{c},$$

ó lo que es lo mismo:

$$\frac{p}{m} = \frac{p'}{c} \quad (1),$$