

En la diferencia de los movimientos de la cabeza y pie del Escalafón, que es de 50 números en los cuatro años últimos, va integrada la suma de las cifras que en ese período de tiempo corresponden: á la diferencia entre las vacantes de excedencia y reingresos; á los cargos de Juntas de Obras de puertos, pantanos, etc., que no cubren número, provistos últimamente; á los que, al llegarles el ingreso, han continuado en su situación de supernumerario, por convenirles más el empleo ó cargo que tenían en Sociedades y Empresas particulares, ó simplemente en sus casas y negocios ó asuntos propios, y, por último, á las bajas por defunción.

De cuanto se ha expuesto brevemente en las precedentes líneas se deduce, con la simple observación del movimiento del Cuerpo de Ingenieros de Caminos en los Escalafones publicados, que no hay más solución que la construcción de obras públicas, puertos, pantanos y canales, ferrocarriles y tranvías y fomento de las industrias con el auxilio del Estado que se precise, ya que todo ello representa un aumento de la riqueza nacional, que ha de suministrar beneficios á la Hacienda, y porque de esta manera se dará trabajo á los Ingenieros *supernumerarios*, comprendiéndose, naturalmente, bajo esta denominación á todos los que, terminada su carrera, se ven hoy obligados á mendigar quizás un puesto de ínfima categoría ó á emigrar al extranjero.....

Así podrá ampliarse la actual diferencia indicada de los movimientos de la cabeza del Escalafón, que tiene que ser forzosamente el que se derive de las jubilaciones y del pie ó base del mismo, con lo que la cifra de Ingenieros en expectación de ingreso se irá reduciendo paulatinamente hasta volver á los tiempos (anteriores á 1890) en que se salía de la Escuela con una plaza en provincias, que es el ideal soñado por los padres de familia que se deciden á lanzar sus hijos á la tarea costosísima (de un minimum de ocho años) para conseguir hacerlos Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Las promociones que en esas condiciones saliesen de la Escuela serían las que cumplirían con todos los requisitos necesarios para el máximo rendimiento útil de su trabajo, al mismo tiempo que podría decirse que era *brillante* el porvenir de nuestra carrera.

JOSÉ DE UCELAY.

Bilbao 24 de Mayo de 1916.

FERROCARRILES EXPLOTADOS POR EL ESTADO.

BETANZOS Á EL FERROL (1)

(CONCLUSIÓN)

Pero, á pesar de esto, no deja de ser evidente que á consecuencia de haber quedado desierta la subasta de 26 de Abril de 1913; de haberse retrasado sobremanera la celebración del concurso; para elaborar unas bases que garantizaran la presencia de licitadores y del fracaso que á pesar de esto tuvo el concurso, lo que se aprobó y aceptó para una interinidad de seis á ocho meses, perdura en la

actualidad y arrastra consigo la elevación que alcanzan los capítulos de movimiento y prestación de material, elevación debida á las dos razones siguientes:

1.^a La de seguir pagando un personal de estaciones y trenes, que por pertenecer á una gran Compañía y por los derechos adquiridos en ella, cobra anualmente cantidades muy superiores á las que se abonan en otros ferrocarriles explotados por el Estado, y á lo que es natural se abone en una línea que comienza y que no exige un trabajo tan molesto y continuo, por no tener servicio de noche. En la línea de Avila á Salamanca se asigna á los Jefes de estación de 1.300 á 1.500 pesetas anuales; aunque en la de Betanzos á El Ferrol se les abonara algo más, por el mayor servicio diario de trenes que existe, nunca deberían llegar los sueldos y gratificaciones hasta 2.340 pesetas que hoy abonamos á los Jefes de cuarta clase, y 2.880 á los de tercera, ni á las 2.200 pesetas para los conductores, 1.800 para los guarda-frenos y 1.600 pesetas para los mozos de tren.

A la vista salta la economía que esto produciría, teniendo en cuenta el número grande de estaciones que tiene la línea.

2.^a A que el precio unitario del tren kilómetro no varía con el número de trenes diarios y puede resultar, ó muy económico como en Avila á Salamanca, donde sólo circulan dos trenes diarios, ó muy costoso si este número es elevado, pues no aumentan los gastos de material y tracción *linealmente* con el número de trenes, y así resulta que el gasto de 140 pesetas diarias que corresponde á dos trenes en un recorrido de 43 kilómetros cada tren, es más bien bajo, y el de 420 pesetas diarias que suponen los seis trenes que como mínimo circulan en el ferrocarril de Betanzos-El Ferrol, es elevado.

Añádase á esto el alquiler de vagones que asciende á no pequeña cantidad al año, no sólo porque la escasa potencia de las máquinas de mercancías obliga á diferir material, sino por las condiciones de la estación de empalme que no dispone de vías suficientes para detenerlo allí, y se comprenderá también la necesidad urgente de dotar al ferrocarril de material propio si la explotación ha de continuar por el Estado.

No era posible, por otra parte, buscar la reducción de sus gastos, sustituyendo poco á poco el personal de estaciones y trenes que la Compañía del Norte facilita, por otro que cobrara sueldos menores, ni reducir el número de trenes diario, á lo que aconsejaba el tráfico de la línea; lo primero, porque no habiéndose resuelto que la explotación la haga definitivamente el Estado, nadie se hubiera prestado á ejercer unos cargos, sin garantía alguna de estabilidad, temiendo, y con fundamento, el perderlos si alguna empresa arrendaba el servicio de explotación; lo segundo, porque dado los itinerarios de la línea de Palencia á La Coruña, no es posible la reducción de trenes si se ha de atender, como es lógico, al servicio de trenes correos, cuyos horarios en la estación de empalme están en contradicción con lo que reclama el movimiento grande de viajeros que circula diariamente entre El Ferrol y La Coruña, que por interés de los ingresos y por la competencia del vapor que circula entre ambas poblaciones es necesario atender. Impide también la reducción del número de trenes el horario que impone á los trenes de mercancías, por una parte la hora de paso de los trenes de mercancías por la estación de empalme, en la que, como

(1) Véase el número 2122.

hemos dicho, no pueden diferirse los vagones por la escasez de vías que tiene, y por otra parte la circunstancia de tener la línea mucho mayor tráfico de exportación que de importación.

Cualquiera alteración que se hiciera para reducir el número de trenes que circula en la línea de Betanzos á El Ferrol, que en el servicio de invierno son seis, llevaría consigo ó detener á los viajeros procedentes de Madrid, después de veintidós horas de viaje, dos horas más en la estación de empalme, con igual retraso para la correspondencia, ó matar el movimiento á la capital, único que tiene importancia y que produce positivos ingresos.

Todo lo anteriormente expuesto explica y justifica el que forzosamente hayan ascendido á más del 50 por 100 los gastos de prestación de material y exceda del 25 por 100 el capítulo del movimiento.

Gastos de renovación.—Previendo que los ingresos de explotación no bastarían á cubrir todos los gastos y que no se disponía en el presupuesto de cantidad alguna para saldar el déficit, se presentaron á la aprobación superior dos presupuestos, uno de 24.528 pesetas para arreglo de las carreteras de acceso á las estaciones, y otro de 24.929 para jornales y materiales aprobados por Real orden de 21 de Abril de 1914, y merced á los cuales no sólo se pudo atender á la reparación de las carreteras referidas, que por los años que llevaban construídas y en desuso no estaban en condiciones de prestar servicio público, sino á la conservación extraordinaria que ha exigido la línea, en la que la circulación de los trenes produjo asientos grandes en la vía que exigió cantidades grandes de balasto con el refuerzo consiguiente de las brigadas de conservación, sin contar con otras obras de revestimiento de terraplenes y recebo de escolleras en los puentes que hicieron necesarios los temporales grandes del invierno de 1913 á 1914.

El repuesto de traviesas que quedó al terminarse el asiento de vía se ha consumido por completo en varios tramos de la línea, durante todo el año 1914, disponiéndose el año actual hacer el acopio necesario para atender á las necesidades más urgentes.

La Arquitectura de la ciudad de Nueva York.

(CONTINUACIÓN) (1)

Reconocida la admirable adaptación del edificio á los fines para que está destinado, principio cardinal de la ciencia de la construcción, veamos hasta qué punto resulta una obra de belleza.

La arquitectura del edificio es decididamente gótica, ó más bien una adaptación del estilo gótico al modelo americano del rascacielo, y la impresión que deja en el ánimo la inmensa obra de reluciente blanco, perfilada sobre la bóveda azul de esos días impecablemente diáfanos en que el cielo de Nueva York nada tiene que envidiar á los del Mediodía, la enhiesta torre corona la por áurea y esplendorosa cúpula y ornada de gentiles torrecillas y ornamentos, la elegantísima fachada, el bello portal, con sus elaborados nichos, el pomposo balcón á la altura del cuarto

piso, de triple ventanal en el centro y grupos pareados á uno y otro lado.... el efecto producido, digo, por ese conjunto, admirablemente equilibrado, es una de las impresiones más imperecederas que alcanza á producir la moderna arquitectura.

La elegante arcada interior, con decoraciones riquísimas, de pompa palacial, y bello cielo guarnecido de relucientes incrustaciones en oro y en color, verdadera nave del orgulloso templo del genio americano, constituye digna avenida de acceso al gigantesco monumento.

Hoy no son pocos los rascacielos de gran belleza con que cuenta Nueva York. Pero las obras de arquitectura de la gran metrópoli americana no se limitan en manera alguna á los llamados rascacielos, y además de una infinidad de templos, residencias, hoteles, Bancos, edificios públicos, etc., de gran originalidad y mérito estético, tenemos admirables reproducciones y remedos de muchos de los monumentos más notables de otros pueblos y otras épocas. Así la torre del edificio de la Compañía Metropolitana de Seguros de Vida, con sus 52 pisos que le permiten dominar una vista de Nueva York y sus alrededores que alcanza más de 20 millas á la redonda, es un inconfundible remedo del famoso Campanile, de Venecia; la del Teatro de la Plaza Madison, coronada por una estatua heroica de Diana de 13 pies de altura, obra del famoso escultor americano Augusto Saint-Gaudens, trae inmediatamente á la memoria la de la Giralda de Sevilla; el Mausoleo del General Grant, con sus severas columnas dóricas, imponentemente situado á la margen del Rhin Americano, y su solemne interior de espléndido mármol blanco, donde rodeado de las banderas y trofeos conquistados en sus campañas descansa en sarcófago de granito rojo vecino al de su esposa, el héroe de Appomattox, recuerda el panteón napoleónico; la preciosa Iglesia Presbiteriana de la Plaza Madison, hoy desgraciadamente ahogada, como sucede á muchas de las demás joyas arquitectónicas de Nueva York, por las vecinas construcciones, es uno de los templos más notables de la ciudad, y con su estilo casi bizantino, cúpula dorada y elegante, frente ornado con seis columnas corintias de granito verde pálido sugiere al Panteón de los Emperadores romanos.

En verdad podría decirse que ese es el mal de Nueva York. El crecimiento de la ciudad ha sido tan maravilloso y la isla se ha ido haciendo correspondientemente tan pequeña, que los edificios están muchas veces indiscretamente amontonados, con gran perjuicio de la belleza de cada uno y de la armonía del conjunto. Ejemplos podrían citarse de casos en que la simple distribución, sobre un área más amplia, de edificios lastimosamente colocados el uno junto al otro, daría por resultado un cuartel de desusada belleza arquitectónica.

Una de las cosas que más llama la atención del extranjero en la isla de Manhattan es la frecuencia con que en ella se encuentran series aglomeradas de magníficas residencias que se desmejoran precisamente en razón directa de su aglomeración.

Avenida de palacios ha sido calificada en más de una ocasión la quinta, y en verdad el predicado no resulta desmedido.

La imponente serie de construcciones alzadas á uno y otro lado de la heráldica avenida bastaría para hacer el orgullo de cualquier capital, y desde el Arco Conmemorativo del Centenario de la Elección de Washington como

(1) Véase el número anterior.