

TRANSPORTES

Importantísima en las circunstancias actuales la cuestión de los transportes, ha sido muy elogiada la siguiente disposición, propuesta por el «Comité de transportes por ferrocarril», constituido por los Jefes de los tres Negociados de ferrocarriles de la Dirección general de Obras públicas, Sres. Valenciano, Herbella y Núñez Arenas, bajo la presidencia del primero:

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: La mejor utilización del material móvil ferroviario constituye una de las más constantes preocupaciones del Gobierno, ante la evidente desproporción que existe entre la potencia de transporte de la red nacional de ferrocarriles y el tráfico que en las actuales extraordinarias circunstancias debe servir.

El Ministerio de Fomento ha empleado y emplea cuantos medios tiene á su alcance para que, por parte de las Empresas concesionarias de las líneas, se cumplan todas las disposiciones propuestas por el Comité de transportes con el fin de intensificar el aprovechamiento de los vagones, siendo notorias las ventajas ya obtenidas y muy grandes las que serán consecuencia del establecimiento de los trenes rápidos directos para el transporte de mercancías; pero la eficacia de estas disposiciones ha sido y será considerablemente mermada por la pasividad de muchos consignatarios, que no acuden oportunamente á retirar las expediciones, convirtiendo los muelles, vagones y almacenes de las estaciones en depósitos de mercancías, algunas de conservación peligrosa, causando gravísimos perjuicios y á veces perturbaciones tan grandes como la que representa el que varias de las más importantes estaciones, llenas sus vías de material ocupado, se cierran por muchos días á toda clase de expediciones; resultando, en fin, que por la conveniencia, el abandono ó la mala fe de unos pocos consignatarios, que hacen de los ferrocarriles un uso indebido, se perturba gravemente la vida económica de grandes poblaciones, y aun de extensas comarcas.

Ni con la habilitación de horas extraordinarias de despacho en las estaciones para las descargas, ni con la facultad concedida á las Empresas de proceder á las descargas de las mercancías por cuenta de los consignatarios, cuando éstos no las realizan, relevándolas de responsabilidades, y ni aun con la elevación extraordinaria de los precios de almacenajes y de paralizaciones de material, se ha conseguido evitar las graves perturbaciones de que queda hecho mérito.

La experiencia demuestra que el público no acude sino muy rara vez á realizar las descargas ó las retiradas de las mercancías fuera de las horas ordinarias de despacho; las descargas que las Empresas realizan llenan pronto los muelles, los almacenes y los locales que las mismas Empresas pueden habilitar como depósitos, y los elevados precios de almacenajes y paralizaciones de material son muchas veces dificultad para la retirada de las mercancías, cuando por el poco valor de éstas se pone en duda si es más conveniente abandonarlas que pagar los almacenajes ó paralizaciones devengadas.

Sin duda, en períodos de explotación normal de los ferrocarriles, la aplicación de las disposiciones del Código de Comercio y de la Ley y Reglamento de Policía de ferrocarriles, que se refieren á depósitos y ventas de mercancías cuando las abandonan los consignatarios, son suficiente estímulo para evitar los males apuntados, pero en las circunstancias actuales, ante la gravedad y trascendencia de las perturbaciones que se tienen á la vista, se hace indispensable la adopción de medidas extraordinarias, y por ello,

S. M. el Rey (q. D. g.), de conformidad con el Comité de transportes por ferrocarril, á propuesta de la Dirección general de Obras públicas y de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha servido disponer:

1.º Que por las Empresas concesionarias de los ferrocarriles se proceda, sin trámite alguno judicial, á la venta en públicas subastas, que serán presenciadas por los Interventores del Estado, de las mercancías facturadas en lo sucesivo que no se recojan por sus consignatarios dentro del plazo de cinco días, contados desde el anuncio de la llegada en las listas correspondientes, que estarán expuestas diariamente al público durante las horas ordinarias de despacho, y

2.º Que no se admita ninguna expedición sin que en las correspondientes Hoja de declaración y Carta de porte se consigne, por medio de cajetín y en tinta roja, lo siguiente: «Esta mercancía será vendida por la Compañía si no se retira dentro del plazo de cinco días, á contar de su llegada (Real orden de 9 de Mayo de 1917).»

De Real orden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos que procedan. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 9 de Mayo de 1917.—*Atmódcar.*—Sr. Director general de Obras públicas.

Corrientes continuas y alternas.

Se han empleado las corrientes continuas desde la invención de las dinamos, generadas á baja tensión, y utilizadas á cortas distancias de su desarrollo en el alumbrado y electromotores.

El aprovechamiento de los saltos de agua, sea cualquiera el punto donde su energía bruta se produzca, para transformarla en energía eléctrica, dió el predominio á las corrientes alternativas generadas á media presión, transmitidas á elevados potenciales, y retransformadas en bajas presiones para su distribución utilizable. De estas corrientes alternativas, las trifásicas, ó sean las compuestas de tres corrientes decaladas de 120°, han sido las que más desarrollo han alcanzado, merced á la economía del material empleado y á la facilidad de transformación en altas, medias y bajas tensiones.

La técnica ha tendido desde su principio al aumento del coeficiente de utilización ó rendimiento mayor de la energía compatible con la economía de las explotaciones. Efectivamente, cuanto más ventajoso es este coeficiente, tanto mayor resulta el trabajo con igual gasto de energía.

Las corrientes continuas pueden producirse al máximo de rendimiento, siendo su coeficiente de utilización muy superior á las alternas. El coseno ϕ de alternadores y motores asincrónicos deprime considerablemente el rendimiento. Los falsos amperios ó corrientes devaluadas sobrecargan los grupos electrógenos, no pudiendo éstos desarrollar en condiciones normales la plena carga para que se construyen.

Efectivamente, grupos electrógenos de 500 kilovoltamperios, que en corriente continua darían 500 kilovatios en condiciones excelentes, funcionan ya sobrecargados cuando en circuito inductivo se pasa de los 400 kilovatios. Y este deprimente coseno ϕ , efecto de la selfinducción de motores, transformadores y redes de corrientes alternas, hace sentir sus efectos en la economía de las centrales generadoras.

Efectivamente, las centrales hidroeléctricas, precisamente en el estiaje, cuando más influencia ejerce la economía del líquido consumido en las plenas cargas, son más sensibles sus efectos, pues en toda explotación eléctrica los voltios deben ser función