

consumo constante de 6.000 litros por segundo; se consigna, además, el volumen de agua que el río Lozoya ha conducido en cada uno de estos años.

El Ingeniero-Director,
R. DE AGUINAGA.

(Continuará.)

El reingreso en el servicio activo.

Se impone la supresión del doble turno.

El doble turno establecido para el movimiento del Escalafón de Ingenieros tuvo, indudablemente, por fin primordial regularizar los ingresos en servicio activo, alternando el *ascenso* con la *contravacante* ó *reingreso*, por el orden que correspondiese.

Pero ocurre en la práctica que la supuesta regularización no es un hecho, toda vez que para 11 Ingenieros que han ascendido á Jefes, por ejemplo, en estos dos años, no ha habido reingreso más que para una sola contravacante normal de las que existían al iniciarse este período de tiempo, y para tres Jefes de derecho preferente procedentes de las diversas situaciones de esta especial categoría.

Quiere decirse que han ascendido 11 y sólo han reingresado cuatro en su totalidad, faltando, por tanto, siete reingresos en la clase de Jefes de última categoría para que sea un hecho la supuesta regularidad. ¿A qué atribuirse?

En primer lugar, es evidente que la alternancia de los turnos no ha sido en cada categoría sucesivamente, y esto es lo menos que debe exigirse para que no ocurra la anomalía expresada. Y en segundo término, la enorme desproporción del movimiento del Escalafón, desde su cabeza á los Ingenieros en expectación de primer ingreso, nos indica que se han repetido forzosamente los turnos de ascenso en las mismas categorías por verificarse el reingreso entre los Ingenieros de las categorías inferiores que dejan una empresa ó salen de un destino primero, que no les conviene más que para crear el derecho á los ascensos sucesivos, ó por otras causas cuyo resultado ha sido el apreciado.

La alternancia de los turnos fué indudablemente creada para facilitar el ingreso de los nuevos Ingenieros que salían de la Escuela, porque además, cuando tal medida se adoptó, realmente bastaba un pequeño esfuerzo y sacrificio de los que así perdían algo (los Ingenieros supernumerarios que tenían solicitada la vuelta al servicio activo), para que de la Escuela se pasase al Escalafón.

Pero hoy día en que sólo ingresan 10 ó 12 al año, y salen de la Escuela 35 (promoción de 1916), y hay 132 Ingenieros en expectación de vacante (las promociones completas de 1913-14-15 y 16), y alguno de 1912, es evidente que el doble turno no resuelve, ni siquiera lo aquilata en grado apreciable, el problema del primer ingreso en el Escalafón, ya que, aun cerrando hoy mismo la Escuela, se necesitarán, no cambiando el procedimiento ó no ampliando el Escalafón, once ó doce años para que ingresen los actuales Ingenieros.

Además, la completa paralización de las escalas por la enorme dificultad del reingreso, que vista por los de servicio activo, inmoviliza al personal en sus puestos, es de seguro un gravísimo inconveniente para lo sucesivo, siendo probable que únicamente las defunciones de Ingenieros sea la circunstancia que haya que contar en adelante para que el Escalafón tenga algún movimiento.

Por último, el derecho á ocupar la primera vacante que como preferencia se reserva á los Ingenieros supernumerarios procedentes de otros servicios acoplados, por decirlo así, al del Estado, como las Juntas de Obras de puertos, pantanos, etc., parece que debiera sólo aplicarse á aquellos Ingenieros que realmente se hallan en la explícita situación, que como base necesaria impone el Real decreto correspondiente, toda vez que es preciso que aquellos Ingenieros hayan pasado, antes de ir á las Juntas, por el servicio del Estado que les designó *posteriormente* para esos cargos...

Por todo ello, parece que á la mayor brevedad debe procederse, si ha de recobrar el Escalafón su vitalidad y elasticidad de otros tiempos, á conseguir:

1.º Suspender provisionalmente los efectos de la última disposición sobre el doble turno, no ascendiendo Ingeniero alguno á la siguiente categoría, mientras en ésta haya *contravacantes* admitidas en disposición de reingresar en el Escalafón, y

2.º No conceder el derecho de preferencia para ocupar vacantes, más que á los Ingenieros en que concurran las circunstancias que supone el Real decreto del paso anterior del servicio del Estado al de los servicios especiales en que se hallan al volver «con esa preferencia» al mismo servicio primitivo.

JOSÉ DE UCELAY.

Bilbao 8 de Mayo de 1917.

Ingeniero para el Ecuador.

El Ministro de Relaciones exteriores del Ecuador desea encargar á un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos español la construcción de un puerto y el reconocimiento del material de un ferrocarril.

El que desee datos más concretos y hacer la proposición correspondiente para desempeñar dichos cargos, puede dirigirse al Cónsul de dicha República en Madrid, Sr. D. Gabriel Sánchez (Alberto Aguilera, 48).

Viaje del Sr. Ministro de Fomento á Asturias.

El Sr. Duque de Almodóvar del Valle, desde el mismo día que tomó posesión del cargo de Ministro de Fomento, se ha preocupado de la cuestión de los transportes y del de abastecimiento de carbón. Para resolver este último problema se proponía intensificar la producción carbonífera de Asturias, y á este fin emprendió un viaje á dicha región, que ha merecido generales plácemes por las ventajas obtenidas. Son éstas que, á semejanza de lo que ocurre en Inglaterra y Alemania, los obreros trabajan algunas horas más de las normales, considerando este servicio de tanta utilidad á la Patria como el que se presta en el Ejército, razón por la cual se había eximido á los obreros picadores del servicio militar.

El Ministro conferenció con la Comisión patronal y de obreros, y á su presencia se firmó un acta por ambas partes en que los últimos se comprometían á trabajar dos horas más diariamente y los patronos á aumentar los jornales proporcionalmente al trabajo y al rendimiento.

En la cuestión de transportes terrestres estudió el poder dotar al ferrocarril de Langreo de más material móvil del que se está construyendo en Beasain para el extranjero; y para la de transportes marítimos ha examinado las condiciones en que se verifica la carga en los puertos de Musel, Avilés y San Esteban de Pravia para poder regularizar el servicio de vapores y llevar así rápidamente carbón á los distintos puertos de la Península.

Durante su estancia en Asturias ha visitado las minas de Mieres y la cuenca hullera de Langreo, bajando á la mina Duro-Felguera y los puertos y ferrocarril citados.

A su regreso ha manifestado que Asturias puede dar para el resto de España más de 3 millones de toneladas de carbón y sus ferrocarriles transportar 10.000 toneladas diarias.

Para resolver, con el carácter de Delegado especial de este Ministerio, las cuestiones referentes á la carga en las minas, en las estaciones, transporte por ferrocarril y carga en los puertos de los carbones de Asturias, adoptando las medidas que estime procedentes para que sean debidamente cumplidas las disposiciones dictadas y las que se dicten en lo sucesivo relativas á los transportes de dichos carbones, y adoptar además, con la urgencia que las circunstancias reclamen, las resoluciones que conduzcan á intensificar la salida de los mismos carbones de los puntos de extracción, ha dispuesto que se traslade temporalmente á Oviedo con dicho carácter de Delegado especial el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos afecto á la primera División técnica y administrativa de ferrocarriles D. Manuel García Briz, nombramiento que nos parece muy acertado.

Felicitemos al Sr. Ministro de Fomento por el éxito obtenido.