

de la forma de la línea de presiones no es posible para tímpanos aligerados por arcos de descarga que generalmente en los puentes se emplean.

(Continuará.)

El reingreso en el servicio activo.

Continuando el tema, cuyo objeto era que el Escalafón tendiese á recobrar su elasticidad de otros tiempos, por desaparecer ó por lo menos aquilatar el peligro de su completo anquilosamiento, con el fantasma de la imposibilidad de reingresar los *supernumerarios normales*, parece lógico que al propio tiempo que se suprime el *doble turno* de los ascensos y contravacantes, volviendo al antiguo funcionamiento del Escalafón, se acuerde (por que ello no ocasionará perjuicios), que los *supernumerarios de derecho preferente*, que ocuparon plazas de servicio activo, no sean óbice para que reingresen los *supernumerarios normales*, con lo que ha de evitarse, seguramente, que queden indotados los servicios que vayan quedando vacantes, circunstancia aneja á la situación especial que hoy disfrutan los Ingenieros procedentes de las Juntas de Obras, ya que por esta situación no puede reingresarse, mientras no se agoten estos Ingenieros en cada una de las categorías á que pertenecen.

Quiere decirse que habrán de prorrogarse los presupuestos especiales que sirven de base á los sueldos reguladores de los Ingenieros de derecho preferente, hasta tanto que se agoten las contravacantes normales, del mismo modo que con la supresión del doble turno, no hay ascensos de una categoría á la inmediata, mientras en ésta haya *contravacantes* admitidas con los requisitos necesarios.

Sería un complemento, que parece obligado, si el Real decreto de supresión del doble turno ha de surtir sus efectos en el máximo grado posible, ya que las procedencias de las Juntas de Obras de puertos pueden seguir surgiendo, y anulando sus efectos beneficiosos, sin que se trate de negar el derecho á desempeñar los cargos, dentro de las consignaciones especiales de los presupuestos.

JOSÉ DE UCELAY.

Madrid 30 de Mayo de 1917.

Comité de transportes

La notable disminución y enorme carestía de la navegación de cabotaje, el haberse disminuido y aun casi anulado la exportación de muchos productos, para los que se han buscado mercados en toda la extensión de la Península, la enorme reducción de las importaciones de carbón y la mayor actividad industrial, todo consecuencia de la guerra, han sido y son las causas principales de la crisis que atraviesan los transportes ferroviarios.

Fué criterio de Gobierno dificultar que las Empresas ferroviarias denunciaran sus tarifas especiales reducidas para aplicar otras más elevadas, siempre por bajo de las máximas legales aplicables, lo que hubiera alejado una buena parte del tráfico de las líneas férreas, y de ello ha resultado que los ferrocarriles nacionales deben servir un tráfico tan grande, en relación con su capacidad de transporte determinada por las vías é instalaciones y el material rodante disponible, que se ha determinado una gran crisis de transportes terrestres.

Ha sido imposible improvisar las vías, instalaciones en general y el material móvil y de tracción para aumentar la capacidad de tráfico de los ferrocarriles; las Empresas, como concesionarias de servicios esencialmente públicos, están obligadas á servir todas las demandas de transporte sin hacer preferencias ni selecciones, y ante la imposibilidad de ello y ante la conveniencia de que toda limitación en el uso público de los ferrocarriles y que toda preferencia se inspirasen en un alto interés nacional, surgió la necesidad de la intervención del Estado en la explotación de los ferrocarriles, intervención que realiza actualmente el Comité de transportes.

La Administración pública no se limita ya, frente á las Empresas concesionarias de las líneas, á realizar una función meramente inspectora, sino á ejercer una función activa, imponiendo la construcción de vías é instalaciones, el establecimiento de trenes y servicios especiales, condicionando otros, y dictando disposiciones de carácter extraordinario, algunas de excepcional rigor, para regular el uso y aprovechamiento públicos de los ferrocarriles.

Se ha obligado el establecimiento de trenes especiales rápidos para el transporte de mercancías, otros muchos, rapidísimos y de circulación diaria, para conducir carbón de las minas á los puertos y á los principales centros de consumo. Se ha estimulado por todos los medios al público para las cargas y descargas rápidas de las mercancías y á las Empresas se les ha obligado á realizar los transportes, no agotando los plazos previstos en las tarifas en vigor, sino en los más cortos técnicamente posibles dentro de la explotación regular que exista aprobada por el Ministerio de Fomento. Se han establecido zonas de distribución de determinados productos, se ha regulado el paso por las fronteras de las mercancías españolas, quedando en manos de Delegados del Ministro de Fomento la autorización de las facturaciones á ellas, para evitar paralizaciones de miles de vagones, y se han establecido preferencias para atender ciertos servicios esenciales como el abastecimiento de carbones para los mismos ferrocarriles, para las fábricas de alumbrado por gas y otros, etc., etc.

Toda esta labor la organiza, estudiando los problemas palpitantes y proponiendo á la Superioridad soluciones, el citado Comité de transportes, del que es alma, por sus iniciativas y por la misión que le está confiada, su Presidente, el ilustrado Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos, Jefe del Negociado de Concesión y construcción de ferrocarriles, D. Antonio Valenciano; su actividad es incesante, á todo atiende y dictamina á la moderna, sobre la marcha.

Por Real orden de 24 de Abril se encomendaban al Comité de transportes por ferrocarril facultades delegadas de la Dirección general de Obras públicas, se le fijaban deberes para que las resoluciones fueran rápidas y su actuación constante; el «Debe» de este organismo es, pues, público; al cumplir el cometido que se le encargó no ha de quedar en la opinión la idea vaga del cumplimiento anónimo de tales deberes; justo es que se apunten en el «Haber» de los funcionarios que en aquella disposición se citaban, que éstos intensifiquen su acción y elevan el voltaje de su voluntad para dar el máximo rendimiento de los conocimientos que poseen y nos es grato consignarlo en las hojas públicas de servicios de los tres Jefes de Negociado de la Dirección de Obras públicas, Sres. Valenciano, Herbella y Núñez Arenas, que componen el Comité, distinguiendo en especial al primero, ya que su labor es mayor como Presidente que dirige y organiza, y que ha tenido especial acierto en las soluciones.

Nuestra enhorabuená por la meritísima actuación del citado organismo.