

mas y el modo cómo luego se interpreta su espíritu en gran número de ocasiones.

Contadísimas veces se verá en ellos el deseo de que se empleen materiales de alta calidad y, en el caso de los cementos portland, podrá observarse que se redactan tales pliegos de condiciones buscando poder aceptar los mínimos tolerables, y mucho es ya que se exijan los cementos fabricados con arreglo a las normas oficiales que definen el portland.

El hecho de establecer una barrera o límite inferior de calidad, no muy elevado por cierto, con objeto de que puedan llegar a ella aun los menos aptos, y a continuación perseguir sólo en los suministros la economía absoluta en los precios, haciendo tabla rasa de todas las ventajas de calidad, conduce a anular los esfuerzos de quienes, aun dentro de las mismas normas de fabricación, pueden ofrecer nuevas y sucesivas mejoras, gracias a disponer de más elementos o a sentir un mayor deseo de perfección o de escrupulosidad técnica, haciendo continuos sacrificios y luchando constantemente por la mejora de la calidad.

Naturalmente, este desprecio, tan comúnmente observado hacia todo lo que sean mejoras técnicas, despierta en muchos industriales el deseo de rebajar los *excesos* de calidad que no sean indispensables y que tampoco serían tenidos en cuenta. Consecuencia de ello son las mixtificaciones de los materiales, el uso de aglomerantes de baja genealogía y, en resumen, la creación de la corriente contraria a la que antes citábamos como distintiva de otros países. Podríamos denominar esta tendencia «la lucha por no rebasar el mínimo legal».

Pero acontece que quienes persiguen interesadamente la *calidad mínima indispensable*, y nada más,

muchas veces por circunstancias imposibles de prever, descienden por debajo de ella, como suele suceder, en otro orden de ideas, que aquellos que en sus particulares andanzas acostumbran a rozar constantemente el Código, no pueden evitar el infringirlo en algunas ocasiones.

Buena prueba de cuanto acabamos de afirmar son las grandes partidas que algunos productores ven rechazadas alguna que otra vez, incluso en obras del Estado.

No sucedería así si, en lugar de ser la norma de muchos concursos buscar una mal entendida economía, con lo cual acaban por degenerar en simples subastas, se hiciese mejor aprecio de las calidades.

No es que queramos aconsejar con esto el que se paguen precios exorbitantes por las últimas novedades, muchas veces no suficientemente consagradas; pero sí creemos que sería del caso saber apreciar en su justo valor las diferencias de calidad que, aun dentro de una misma categoría, otorgan a los materiales todo un escalonamiento de jerarquías.

Este proceder, que favorecería, indudablemente, a quienes fabricasen mejor, conduciría progresivamente a estimular la mejora de la calidad, como se hace en todos los países que verdaderamente entienden sus intereses.

Para una nación, constituye una vital necesidad el que sus industrias básicas y fundamentales, entre las que debemos incluir la industria del cemento, estén a la altura debida. De lo contrario, es inevitable el terminar por ser tributarios del Extranjero, yendo siempre a remolque de países que comprendan más claramente que el nuestro su propia conveniencia.

Ad. MARGARIT
Ingeniero

Anteproyecto de plan general de ferrocarriles

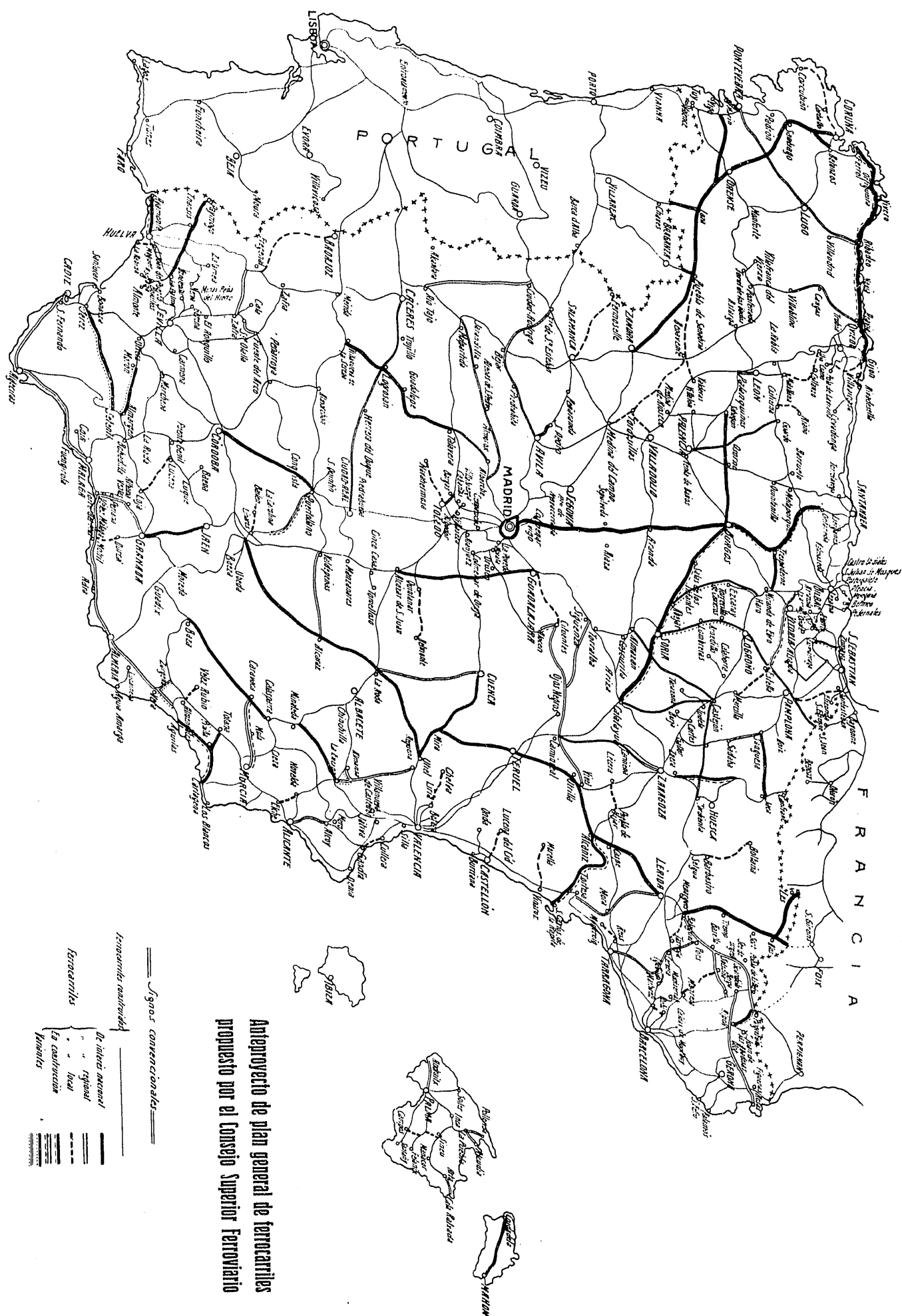
Es cuestión que nadie discute hoy la necesidad de reorganizar las comunicaciones a grandes distancias, en sus dos aspectos de perfeccionar las líneas en explotación y completar la red ferroviaria, adicionándola con las líneas indispensables para encauzar los transportes por las direcciones más favorables, evitando que sigan forzosamente las únicas que encuentran practicables o que utilicen los caminos ordinarios, a costa en ambos casos de un encarecimiento en el coste de las mercancías. Tan vitales aspiraciones fueron recogidas en el Estatuto del nuevo régimen ferroviario establecido por decreto-ley de 12 de julio de 1924, señalando normas para la solución de estas interesantes cuestiones, que han de conducir a convertir en realidad aquellas aspiraciones si encuentran en el país el concurso necesario.

En cuanto a la ampliación de la red ferroviaria, el Estatuto confía al Consejo Superior de Ferrocarriles la formación de un plan en que las líneas de servicio general han de clasificarse en nacionales, regionales y locales, según su carácter, que se ha de deducir de la naturaleza propia de su tráfico, ya sea éste puramente comercial, ya esté influido, en determinados casos, por necesidades de orden militar. En cumplimiento de este cometido, el Consejo Superior de Ferrocarriles ha formulado el anteproyecto de plan general que a continuación publicamos, y en la *Gaceta* del 13 de marzo último se ha abierto información pública sobre ese anteproyecto en todos los Gobiernos civiles para presentar ob-

servaciones, en el plazo de dos meses, invitando especialmente para concurrir a ella a los organismos oficiales. Con los resultados de la información se habrá de someter el anteproyecto al Estado Mayor Central del Ejército y al Consejo de Obras públicas, volviendo después al Consejo Superior de Ferrocarriles para que formule el plan definitivo y fije las reglas para su revisión periódica, así como para su reducción o ampliación.

De lo dispuesto en el Estatuto ferroviario para la formación del Plan de Ferrocarriles no se deduce que pueda derivarse de la clasificación de las líneas ninguna preferencia de ejecución de un grupo con relación a otro, ni dentro de cada grupo entre las diversas líneas por el orden con que figuran en él. Por el contrario, el apartado 3.º de la Base 7.ª establece con carácter general que el Estado se hará cargo de la construcción de los ferrocarriles, *en su totalidad o en parte*; y el apartado 5.º de la misma Base concede a cualquiera Entidad, pública o privada, el derecho de solicitar la preferente construcción de alguna línea, siempre que se cumplan determinadas condiciones, independientes de la clasificación. Únicamente cuando haya varias peticiones de preferencia se habrá de tener en cuenta, entre otras circunstancias, el mayor o menor interés público de las líneas para las que se solicite aquel beneficio.

Si el orden de ejecución ha de depender de las fa-



cilidades que se ofrezcan para la construcción, en relación con el grado de generalidad del servicio que haya de prestar la línea, sólo en el caso de que no existan ofrecimientos de auxilios para construir nuevos ferrocarriles sería preciso establecer un orden de prelación dentro de cada grupo.

Establece el Estatuto, en el apartado 2.º de la Base 7.ª, que al revisar y unificar los planes vigentes se habrán de dictar reglas para hacer revisiones periódicas, incluyendo o segregando líneas, y que las inclusiones podrán efectuarse, no sólo por iniciativa del Consejo Superior de Ferrocarriles, sino también a petición de una Corporación pública, Entidad o particular. La flexibilidad de este precepto permite subsanar en todo momento cualquier omisión que pueda lesionar algún interés colectivo, verdaderamente digno de ser tomado en cuenta.

He aquí el plan estudiado por el Consejo:

Ferrocarriles nacionales.

	Kilóms.
Zamora a Santiago por Puebla de Sanabria y Orense (con ramales de unión a los ferrocarriles portugueses en Chaves y Braganza)...	403
De Vigo al de Zamora a Santiago (por la cuenca del Arnoya).....	130
De Santiago a Coruña y Betanzos.....	103
De Sahagún a Burgos.....	120
De Miranda a Trespaderne.....	54
De Jaca a Sangüesa.....	73
Del ferrocarril de Lérida a Saint-Girons por el Valle de Arán a Les.....	70
De Lérida a Teruel por Caspe.....	273
De Teruel al de Cuenca a Utiel.....	100
De Cuenca a Utiel.....	122
De Baza (empalme) a Requena por La Roda.....	310
De Baza a La Encina.....	235
De Totana a La Pinilla.....	32
De Jaén a Granada.....	78
De Morón a Almargen o Jerez a Setenil.....	131
De La Palma (ferrocarril de Sevilla a Huelva) a Paymogo.....	85
De Puertollano a Córdoba.....	141
De Talavera a Villanueva de la Serena.....	160
Toledo a Bargas.....	16
De Guadalajara a Alcázar.....	165
De Madrid a Burgos.....	250
Gran Circunvalación de Madrid.....	70
De Mahón a Ciudadela.....	55
TOTAL.....	3 176

Ferrocarriles regionales.

De Marín a Ribadeo por Lugo.....	226
De Villablino a Pravia por Cangas de Tineo..	96
De León a Palanquinos.....	18
De Palencia a Guardo.....	93
De Vitoria a Izarra.....	25
De Haro a Abejar o Soria a Logroño.....	123
De Logroño a Pamplona.....	117
De Sádaba a Sangüesa.....	56
De Pamplona a Los Alduides.....	30
De Castejón a Calatayud.....	100
De Tardienta a Castejón.....	100
De Balaguer a Puigcerdá por Seo de Urgel..	110
De Basella a Berga por Solsona.....	60
De Guardiola a Rosas por Olot.....	154
De Tarragona a Pons por Cervera.....	110
De Lérida a Tortosa por Mora.....	110
De Almansa o La Encina a Requena.....	80
De Alicante a Alcoy.....	77

	Kilóms.
De Torre del Mar a Zurgena o a Aguilas por Adra.	310
De Granada a Torre del Mar por Alhama....	96
De Málaga a San Fernando por la costa.....	236
De Zufre al ferrocarril de Zafra a Huelva...	45
De Fuente del Arco a Santa Olalla.....	55
De Cáceres a Ciudad Real por Herrera del Duque.	250
De Ciudad Rodrigo a Río Tajo.....	168
De la Estación de Alberche a Malpartida por el Tiétar.	215
De Talavera a Amoroix.....	68
De Avila a Béjar por Piedrahita.....	108
De Béjar a Fuentes de San Esteban.....	74
De Cifuentes a Caminreal.....	156
De Sigüenza a Molina.....	80
De Zaragoza a Caminreal.....	116
De Caminreal a Vivel del Río.....	37
De Cuenca a La Roda.....	100
De Valdepeñas a Alcaraz.....	85
De Almazán a Castejón.....	130
De Palma al puerto de Andraitx (Mallorca)..	25
De La Puebla a los puertos de Alcudia y Pollensa (id.).....	40
De Artá a Cala Ratxada (id.).....	10
TOTAL.....	4 080

Ferrocarriles locales.

De Dúrcal a Motril.....	65
De Coruña a Corcubión por Carballo.....	115
De Ribadesella a Gijón por Villaviciosa.....	80
De Ujo a Matallana por Collanzo.....	77
De San Martín a Lieres y Gijón-Musel.....	57
De Riaño a Cistierna.....	40
De Pedernales a Bermeo.....	7
De Munguía a Bermeo.....	24
De Estella a Marcilla.....	54
De Pamplona a Santesteban.....	70
De Barbastro a Boltaña.....	87
De Tárrega a Balaguer.....	45
De Manresa a Solsona.....	50
De Igualada al de Tarragona a Pons.....	15
De Reus a Montroig.....	16
De Lécerca a Puebla de Híjar.....	27
De Badajoz a Fregenal.....	123
De Medina del Campo a Benavente.....	115
Del ferrocarril de Durango a Elorrio al de Vitoria a Los Mártires.....	15
De Morella a Vinaroz.....	60
De Castellón a Lucena.....	48
De Liria a Chelva.....	48
De Cullera a Gandía.....	30
De Almendricos a Vélez-Rubio.....	44
De Lucena a Loja.....	50
De San Juan del Puerto a la Rábida.....	15
De Salamanca a Fermoselle.....	80
De Puebla de Sanabria al ferrocarril de Medina de Ríoseco a Palanquinos por Benavente....	102
De Valladolid a Tordesillas.....	35
De Rubí a Martorell.....	10
De Guadalajara a Cifuentes.....	70
De Toledo a Navahermosa.....	70
De Villaseca a Villaluenga.....	14
De Quintanar a Belmonte.....	35
De Bailén a Linares.....	14
De Novelda a Elche.....	20
De Campos a Sineu (Mallorca).....	30
De Bollullos del Condado a Almonte y Rociana	20
TOTAL.....	1 877

EN CONSTRUCCIÓN

Ferrocarriles nacionales.

De Gijón a Ferrol.....	321
De Ontaneda a Calatayud.....	424
De Zuera a Olorón.....	26
De Lérida a Saint-Girons.....	175
De Ripoll a Puigcerdá.....	51
De Alcañiz a San Carlos de la Rápita.....	150
De Aguilas a Cartagena.....	97
De Huelva a Ayamonte.....	61
De Avila a Peñaranda.....	60

TOTAL..... 1 374

Regionales.

De Zumárraga a Zumaya.....	32
De Vitoria a Estella.....	70
De Caravaca-Mula a Murcia.....	80
De Puertollano a La Carolina.....	114
De Orusco a Cifuentes (Sección de Alócén a Cifuentes)	37

TOTAL..... 333

RESUMEN

Ferrocarriles de servicio general.

De interés nacional	3 176
De interés regional	4 089
De interés local	1 877

TOTAL..... 9 142

Ferrocarriles en construcción con fondos o subvención del Estado.

Nacionales	1 374
Regionales	333

TOTAL..... 1 707

Crónica**El Estatuto provincial**

Tras de varias tentativas, ya ha visto la luz el nuevo estatuto provincial.

Difícil es para nosotros, entre el oscuro fárrago del articulado y la densidad leguleya que contiene, dar una opinión sobre este ensayo de descentralización que se intenta, al decir del brillante preámbulo que encabeza el Estatuto, en el que, con facilidad de pluma, se describe la historia de la *provincia*.

Pero si por esas y otras razones nos está vedado el entrar a terciar, por ahora, en una crítica meditada sobre esta nueva disposición de Gobierno, hemos de dar ligeramente nuestra opinión sobre lo que en aquella se contiene en relación con las obras públicas.

Esta opinión es dolorosa. Ya anunciamos en notas anteriores que los servicios de construcción y conservación de caminos vecinales pasarían íntegramente a las Diputaciones provinciales. El intento se ha consumado y, según el ameno preámbulo, ésta es una de las medidas que más alborozo causa al legislador, pues con ella se destruirá un absurdo centralismo, dando a

los interesados más facilidades y dejándoles más iniciativas.

En uno de nuestros números anteriores, exponíamos el temor que producía ver que se ponía mano en un asunto regido por una ley que, a nuestro juicio, no se conocía. Hoy nos confirmamos en aquella afirmación.

Precisamente la vigente ley de Caminos vecinales concede la total iniciativa en la materia a las entidades interesadas en la construcción de estas vías, principalmente a los Ayuntamientos, y de las facilidades que ha dado, poco habrá que hablar después de decir que en colaboración el Estado con Ayuntamientos españoles, que es decir faltos de recursos, se han construido nueve mil kilómetros de caminos en poco más de diez años, frente a la negativa labor que había resultado en todas las épocas anteriores, al intentar realizar esta obra en colaboración con las Diputaciones provinciales, siempre incapaces de sentir la necesidad y de acudir a remediarla.

Claro que desde ahora, al mismo tiempo que se las encomienda el servicio, se las traspasa la hacienda precisa para dotarlo, como clara y terminantemente expresa el tan repetido preámbulo. Ello nos hace creer que el Estado entregará a las Diputaciones para atención de los caminos vecinales las partidas que a tales efectos figuran en su Presupuesto.

Esto sin embargo, no lo dice claro la parte dispositiva; pero si es así, repetimos la opinión que sobre el caso ya hemos sustentado. Es absurdo que el Estado recaude, con el sacrificio que ello supone, y que entregue esta recaudación libre de gastos a unos organismos, que tendrán cierta libertad para administrarla.

En el traspaso de otras obras públicas, se muestra el legislador algo más cauto y si nos fijamos en lo que sobre el particular se dice en el preámbulo, veremos que se ha sentido miedo al resultado de tales traspasos. Estos se indican de una manera muy difusa, y mucho habrá que precisar sobre el particular, en el Reglamento que se redacte, para conocer el mecanismo a que se refiere.

Tenemos entendido que para la redacción del expresado Reglamento, se ha solicitado el concurso de elementos técnicos en las diversas materias que comprende, por lo menos en lo que a las obras públicas se refiere. De celebrar es que se haya reconocido la conveniencia de tal colaboración, que hubiera sido sin duda más eficaz de haber alcanzado también a la confección de la ley.

La rápida lectura de la disposición y la premura con que escribimos estas líneas, no nos permiten, por hoy, ser más extensos. No terminaremos, sin embargo, sin poner de manifiesto la triste impresión que nos ha producido el examen de algunos impuestos que el Estado cede a las Diputaciones, y en los que se hace tal distinción a favor de determinada clase de la sociedad, que hace posible pensar en la separación de castas, ya que para ello no hay razones económicas.

Las nuevas plantillas

Al cerrar este número, aún no tienen figura de Decreto las plantillas de los distintos servicios de Fomento, que hace bastante tiempo se están redactando.

Si las noticias que tenemos son exactas, la del Cuerpo de Ingenieros de Caminos quedará formada del modo siguiente:

- 1 Presidente del Consejo de Obras públicas.
- 4 Presidentes de Sección del mismo.
- 10 Consejeros de Obras públicas.
- 47 Jefes de primera clase.
- 52 Jefes de segunda clase.
- 94 Ingenieros primeros.
- 98 Ingenieros segundos.
- 43 Ingenieros terceros.
- 38 Ingenieros en prácticas.