

tural que así ocurriese, puesto que dragando no hacíamos otra cosa que establecer una línea de carga entre la playa y la canal con tanta más afluencia de arena a través de la rotura cuanto mayor profundidad se intentaba. Reparada la avería, que fué el verdadero remedio, bastaron muy pocos días de trabajo de dragado para conseguir el calado normal en el sitio indicado.

Son estas pruebas bien evidentes de que la formación de la barra tiene por origen fundamental el arrastre de arenas producido por la corriente local, totalmente opuesta a la general. Claro está que a esta causa principal coadyuvan también, aunque en proporción muy pequeña y fácilmente combatibles, los arrastres del río y aun la corriente general de dirección O. a E.

El conocimiento de estas circunstancias locales ha

dado lugar a que recientemente hayamos introducido una variación radical en el orden de ejecución de las importantes obras que estamos ejecutando para mejorar las condiciones actuales del puerto. Pues si antes estaban encaminadas a activar los encauzamientos de la margen izquierda, ahora todos los trabajos tienden a conseguir, cuanto antes, los de la margen derecha, para que, evitando pronto el paso de arena de la playa, puedan también ser eficaces lo antes posible.

Todo esto viene a demostrar, una vez más, que las obras de puertos deben ser fruto de la observación y conocimiento de los elementos naturales, siempre distintos en cada localidad, sin que puedan fijarse normas generales, pues es frecuente que aun las que parecen más invariables no se cumplen y aun son opuestas en algunos casos.

J. MARIN TOYOS
Ingeniero de Caminos

Régimen de los transportes públicos por carretera

Desde que se reglamentó el servicio de transportes con motor mecánico mediante el régimen de concesiones, he leído diversos artículos en relación con este asunto, generalmente en contra del régimen y pidiendo la abolición de las concesiones, mal llamadas exclusivas, aunque ya por este nombre se las conozca.

Me llama la atención la insistencia y que nadie tenga nada que decir en favor de tal régimen, sin que, claro está, se admita que todo lo dispuesto para regularlo sea perfecto.

En esta provincia de Vizcaya es tal la abundancia de *autos* de viajeros cómodos, elegantes y baratos, que hay que pensar que se debe exclusivamente al régimen.

Difícilmente poblaciones de 1 000 habitantes, y aun menores, distantes de 20 a 30 kilómetros de la capital, tendrían de tales *autos* y buenos servicios en régimen libre, por no quedar por la competencia garantizado el capital empleado en la adquisición de *autos*. Las de más importancia y con mayores distancias están aún mejor servidas.

Los contrarios a las exclusivas son, en general, propietarios de automóviles de alquiler o transporte; mas a los que hay que oír es a los pueblos servidos, esto es, a los que utilizan el servicio. Seguramente éstos estarán, a nada que reflexionen, a favor de las exclusivas, al ver el perfecto servicio de que disfrutan, servicio que se resentiría con la competencia y en muchos casos se anularía.

Las concesiones se establecieron, en general, después del concurso, para mejorar el servicio, y los que concurrieron y no alcanzaron la concesión, o no concurrieron por no ver el negocio, piden hoy la anulación de las exclusivas.

Tal vez haya hasta pueblos bien servidos que, si se les consultase, se fueran con los protestantes, porque cabe que, guiados por el egoísmo, piensen, ahora que tienen establecidos ya buenos servicios, en una competencia para rebajar los precios; pero tal solución daría pronto los resultados lógicos: el competidor no se arriesgaría en grandes empresas; no llegaría a poner, para competir, por ejemplo, con *autos* que han costado has-

ta 75 000 pesetas, otros semejantes, porque sería capital demasiado importante para destinarlo a tal servicio.

Es de notar que en esta provincia apenas hay reclamaciones contra el cumplimiento de las obligaciones de concesión por parte de los concesionarios, lo que ratifica el buen servicio de que he hablado.

Cuando se implantó el régimen de concesiones o exclusivas, mi primer pensamiento fué juzgarlo perjudicial; mas el resultado obtenido me ha hecho cambiar de opinión.

El desarrollo del automovilismo en general, pero, insistido, el buen servicio prestado por las exclusivas, en particular, ha silenciado las peticiones de construcción de ferrocarriles y de algunos tranvías en esta provincia, como son: los ferrocarriles de Bilbao a Vitoria (hoy servido por tres Compañías), Guernica a Lequeitio (por dos), Pedernales a Bermeo y Mungüía a Bermeo, y los tranvías de Bilbao a Gallarta y de Marquina a Ondárroa y Deva. Este silencio proviene también del convencimiento de que el ferrocarril a construir competiría difícilmente con el servicio de automóviles. Lo mismo ocurriría con los tranvías; mas lo probable es que ya no se concedan tranvías, por el perjuicio que ocasionan.

La concesión de las exclusivas, por otra parte, es semejante a las concesiones de ferrocarriles, tranvías, aguas, etc. Estas concesiones disfrutan de régimen de favor; el tranvía no permite el establecimiento de otro tranvía por la misma carretera; el ferrocarril no impedirá el establecimiento de otro ferrocarril, pero sí carecerá la construcción de uno nuevo, pues él utilizó el mejor terreno para el trazado, y el que quiera competir con él habrá de construir en condiciones de inferioridad.

En resumen: para que no se pueda decir que unánimemente se pide la anulación de las exclusivas, quiero consignar mi opinión a favor de ellas, sin que para establecerla me haya apoyado más que en el beneficio absoluto que en ellas encuentro y sin que para nada haya citado los derechos adquiridos, siempre dignos de atención.

Víctor O. DE ALLENDE
Director de Caminos provinciales de Vizcaya