

a la emigración con restricciones inicuas? No, no es el vivir lo que persiguen; consciente o inconscientemente, bajo la inspiración de sus gobernantes o por la fuerza de su organización industrial, marchan hacia un objetivo, que es el imperialismo económico, y a través de él, si eso fuera posible, la dominación universal.

En el fondo, es esa misma aspiración la que late en todas las grandes naciones industriales; no es, pues, extraño que las pequeñas se defiendan, sobre todo hoy, en que la industria no reconoce ya más fronteras que las de la capacidad técnica; y es así como ha surgido esta guerra aduanera, que es efecto más que causa (aunque venga también a agravarla) de la crisis general.

Encerrada cada nación dentro de sí misma, para prevenir ajenas intrusiones, sin perjuicio de forzar

siempre que pueda las posiciones extrañas, los productos se acumulan, los precios se envilecen y los ejércitos del trabajo deben sufrir sucesivos licenciamientos, que no significan ya aquí la alegre vuelta al hogar tranquilo, sino la escasez de hoy y la incertidumbre de mañana.

Es la funesta consecuencia de una organización económica fundada más sobre la creación de valores que sobre la satisfacción de necesidades, términos que, aunque al parecer sinónimos, distan mucho de ser equivalentes.

Estas consideraciones se agolpaban en mi pensamiento al leer, hace pocos días, un extracto del dictamen de la Oficina Internacional del Trabajo sobre el problema del paro. Desarrollarlas y sacar consecuencias no podría ser materia para un solo artículo.

Pedro M. GONZÁLEZ QUIJANO

Los peraltes en las carreteras

Por demás interesante es el artículo publicado con este título en el número de la REVISTA correspondiente al 15 de enero, y felicitaciones merece su autor; pero hay un punto para el que se solicita la *complicidad* del Cuerpo de Caminos, y pecaríamos por omisión contribuyendo a que el público no profesional elevara a la categoría de inconcusa verdad avalada por la masa de aquél, lo que sólo es una opinión, tal vez no tan absoluta en el autor del artículo como en éste resulta consignada.

Tan decididamente se pronuncia el distinguido ingeniero firmante contra los carros y tan segura considera su total desaparición, que lamenta que el Cuerpo de Caminos, a falta de labor decisiva en los Poderes públicos, no haya acelerado la transformación aprovechando la construcción de peraltes para intercalar alguno prohibitivo en tramos no mayores de 15 km, de efecto tan contundente que diera en la cuneta interior de la curva, sin duda con las ruedas al aire, de aventurarse algunos de tales vehículos a traspasarla.

Bien está San Pedro en Roma, y bien está en los Poderes públicos la facultad de resolver los problemas nacionales sin que los organismos técnicos usurpen sus atribuciones, ni tan siquiera solapadamente y creídos con absoluta certeza de hallarse en posesión de la verdad. Siempre nuestro campo visual ha de ser reducido mientras no rebase nuestra profesión, y son múltiples y varios los intereses a que han de atender aquellos Poderes, a los que, en suma, corresponde la dirección, como les alcanza la responsabilidad.

La desaparición de los carros, si llegara a verificarse, no sería rápida. Recordemos que llevamos un siglo de navegación a vapor, y los barcos de vela continuaban surcando los mares, sin tanta razón para su existencia como los carros, que llegan a los más apartados rincones de los bosques y los cultivos, donde no se llegará nunca con carreteras o caminos de firmes especiales. Durante mucho tiempo, y más en terrenos quebrados, el agricultor tendrá ganado propio para labrar las tierras, y con él transportará sus abonos y cosechas por los campos, bosques y caminos rurales, que no descargará al llegar a la carretera para

transbordar al camión automóvil, si la casa de labor o el mercado están próximos. Frente a nuevas máquinas y mecanismos de elevado coste, el agricultor verá en el carro y la caballería o la yunta un menor gasto de primer establecimiento, y tanto más fuerza tendrá esta economía cuanto más allá se llegue en la división de la propiedad que preconizan las más avanzadas escuelas, y a la que no se oponen con fuerza proporcionada al ataque las más conservadoras. Actualmente, *la resistencia* por este concepto a los peraltes prohibitivos alcanza, en la provincia de tercer orden que más conocemos, a más de 25 000 unidades, o sean 25 000 carros, que moderadamente valorados a mil pesetas unidad, carro y caballería, representan para la provincia, veinticinco millones de pesetas, y 1 225 millones de pesetas la total de España, si tomamos nuestra provincia como media, millar y cuarto de millones de pesetas, que no es riqueza para volverla como inútil en la cuneta de una carretera.

Por otra parte, si todo ha de ser subordinado a la rapidez, entre los 3 km por hora marcha del carro y los 60 como promedio del automóvil, hay menor diferencia que entre ésta y los 180 km del aeroplano, que, además, supuesta la máxima calma en el ambiente, recorre una trayectoria recta entre los puntos de salida y llegada. Por lo que ya vemos, podemos deducir con toda lógica que en corto espacio de tiempo avionetas, autogiros, aeroplanos y dirigibles sustituirán a los automóviles de turismo y de lujo y camiones para transporte de correspondencia y mercancías que convenga sean llevadas a la máxima velocidad. Las Compañías de ferrocarriles se aprestan a la defensa de la enorme riqueza—aun mayor que la del total de carros—que representan, y del estudio comparativo hecho en reciente artículo de *Ingeniería y Construcción*, resulta, para 550 000 toneladas anuales transportadas por las dos grandes Compañías ferroviarias, que la conducción en camiones costaría el doble en cuanto a material y tracción, y el cuádruple por lo que respecta a conservación y reparación de la vía, lo que supone la imposibilidad de todo negocio de transporte automóvil sin especiales circunstancias, en cuanto directamente se obligara

al pago de los gastos de conservación y reparación de la carretera que le correspondiesen.

Mucho hemos pecado por defecto, y son imperdonables, ya nacido el automóvil, las carreteras de 5 m de ancho; la estereotipada prescripción de ceñirse más el terreno; la estrechez de puentes importantes —conocemos caso en que por 14 000 pesetas en un presupuesto de 400 000, se obligó a reducir a 4,50 el ancho de 6 m entre paramentos, completando con aceras voladas—, y otras causas de la mezquindad de nuestras carreteras, bien opuesta, por cierto, a la amplitud con que concibieron nuestros antecesores las primeramente construídas, destinadas a carros, carretas y diligencias; pero no caigamos en el defecto contrario, incurriendo en el exceso. Tememos los vie-

jos escépticos que, desaparecidos los Automóvil Clubs ante la potencia desbordante de los Aero Clubs, pierda la carretera parte de la importancia que hoy tiene, y la atención de los Poderes públicos se desvíe de ella, restando recursos para otras atenciones, y que su estado, no perfecto, limite aún más su tránsito de lo que la necesidad impondría realmente, a viejos carros, desvencijados camiones, autobuses de líneas comarcales y turismo de médicos, ingenieros y comisionistas. No es mucho sacrificio actualmente reducir la velocidad de marcha en algunas curvas insuficientemente peraltadas. Seamos prudentes y, sin preferencias, mejoremos cuanto podamos la carretera en beneficio de todos y sin sacrificio de ninguno.

Federico MORENO PINEDA
Ingeniero de Caminos

C r ó n i c a

Cambio de Gobierno

Con motivo de la última crisis de Gobierno, ha tomado posesión del Ministerio de Fomento D. Juan de la Cierva. El día 18 del pasado mes le hizo entrega del departamento el ministro saliente, Sr. Estrada, quien hizo resaltar los fundamentales problemas que quedaban a estudio y resolución del nuevo ministro, y muy principalmente el del aumento de haberes a los agentes ferroviarios, sobre el cual, según expresó, dejaba él redactado un Real decreto que, por incidencias de la situación política, no había podido ser aprobado en Consejo de ministros.

El Sr. Cierva, al contestar al Sr. Estrada, puso de relieve su optimismo sobre la solución de las cuestiones que había de estudiar, y dijo que la gravedad de todos ellos se atenuaba con trabajo y buena voluntad. En cuanto al problema ferroviario, recordó sus opiniones sobre la materia, que de seguro están en la memoria de todo el mundo.

* * *

También ha cesado en el cargo de director de Obras públicas D. Antonio Taboada, siendo sustituido por el Sr. Perea, que ocupó el mismo puesto en la anterior etapa ministerial del Sr. Cierva.

El Gobierno ha decidido no admitir la dimisión que del cargo de director general de Ferrocarriles ha presentado el Sr. Becerra, por entender que la labor técnica que está desarrollando, al margen de toda política, es la más conveniente a los intereses generales del país. Estimándolo nosotros de la misma manera, encontramos justificada la decisión superior.

En los demás cargos relacionados con el ramo de Obras públicas no se ha producido, hasta el momento de escribir esta nota, ningún cambio de personal.

También ha tomado posesión, con el ceremonial de costumbre, el nuevo subsecretario del Ministerio, señor O'Shea, afecto a la política del Sr. Cierva. Entre los subsecretarios entrante y saliente se cambiaron los discursos de rigor.

El problema ferroviario

Una vez más se ve obligado el Gobierno a resolver parcialmente un incidente del problema ferroviario, por no haberse decidido a abordarlo en toda su integridad, a pesar del largo tiempo que lleva planteado.

El actual ministro, Sr. La Cierva, habrá visto con asombro que el aumento de haberes a los agentes ferroviarios —problema agudo cuando, en 1920, ocupó la cartera de Fomento— tiene actualmente idéntico carácter.

En aquella época, o sea hace cerca de once años, se dictó por el Sr. Espada la Real orden de 20 de marzo de 1920 anticipando a las Compañías las cantidades necesarias para el aumento de haberes en concepto de pluses, que por Real orden de 20 de abril siguiente, firmada por La Cierva, se incorporó a los sueldos; pero como desde entonces la cuestión de fondo se ha venido soslayando, en parte por temor y también por ignorancia de su contenido, vuelve a surgir en cuanto se ofrece una ocasión propicia.

En la nota que se publicó el día 25 del pasado mes se da cuenta de lo ocurrido en la Comisión que el señor Estrada designó, formada por dos representantes de las Compañías ferroviarias y dos de los empleados y obreros, presidida por el ilustre profesor de la Escuela de Caminos Sr. Sánchez Cuervo.

Como era de esperar, los criterios en la Comisión fueron divergentes. Los representantes de las Compañías se negaron a conceder los aumentos defendidos por los de los empleados y agentes, y el presidente emitió un razonado informe, que se apartaba de los dos criterios anteriores, aconsejando al Gobierno que, con plausible benevolencia, satisficiera, en parte, las peticiones formuladas, para lo que sugería algunos aumentos.

Según la nota del Gobierno, parece que éste se inclina a aceptar el criterio del Sr. Sánchez Cuervo.

Para llevarlo a la práctica ha conseguido el ministro de Fomento de las Compañías que accedan a fijar el jornal mínimo de 5 pesetas diarias para todos los guardabarreras (hombres), obreros, peones y mozos, y el aumento de 50 céntimos diarios a todos los agentes de haber inferior a 6 pesetas diarias.

De otro lado, el Gobierno compensa, en parte, el sacrificio que así se imponen las Empresas, con un leve aumento en las tarifas de viajeros, pues a eso equivale la elevación del seguro ferroviario, que, juntamente con una parte de lo que de éste viene percibiendo el Patronato Nacional del Turismo, se entregará a las Compañías.

Así se pretende salir del paso en el momento actual; pero no nos cansaremos de repetir que mientras no se dicte el Régimen ferroviario definitivo, nada se habrá logrado.