

Pudiera objetarse que la mejora en los servicios de explotación, que indudablemente es necesario incrementar para hacer frente al actual descenso de tráfico, producido, entre otras causas, por la competencia del transporte por carretera, podría obtenerse más económicamente por medios distintos de la electrificación. En el estado actual de la técnica creemos que puede ofrecerse con algún fundamento, como alternativa de la electrificación, en ciertos casos especialísimos, el empleo de la tracción Diesel. Sin embargo, creemos que en las condiciones que reúnen estas líneas de la Compañía del Norte es totalmente inaplicable. La tracción Diesel tiene su campo propio de aplicación en líneas de tráfico relativamente reducido y, sobre todo, de perfil no excesivamente accidentado, no habiendo sido empleada nunca, que sepamos, para el servicio de líneas suburbanas y tráfico frecuente, para cuyas características sólo se ha empleado, y siempre con éxito, la electrificación. No hay que olvidar que para obtener una explotación eficiente y alta velocidad comercial sobre esta clase de perfiles se necesita llegar a potencias, en llanta, del orden de 8 a 9 HP/ton, y estas potencias son prácticamente imposible de obtener con la tracción Diesel, so pena de llegar a una capacidad muy reducida en el número de viajeros por vehículo.

Hay que tener en cuenta también que el coste de los vehículos provistos de motor Diesel es mucho más elevado que el de los de tracción eléctrica, estando, por lo que se refiere al coste por HP en llanta, en una proporción que excede de la de 1 a 2, para un mismo número de viajeros transportados. Si consideramos, por tanto, que por las características del tráfico en las líneas de Madrid-Avila-Segovia, una gran parte del cual es de cercanías, se necesita adquirir un número considerable de automotores, que ocupan una parte importante del presupuesto de electrificación, creemos que al tratar de efectuar este ser-

vicio con automotores Diesel, y en virtud de lo anterior, se llegaría, solamente para el coste de adquisición de éstos, a cifras que excederían probablemente del 50 por 100 del presupuesto total de la electrificación. Todo ello podría verse fácilmente en un estudio económico comparativo, que no sería difícil de realizar con toda objetividad por la Compañía del Norte, dada la información completa que tiene, tanto de tracción eléctrica como de coste y características de automotores Diesel obtenidas en los concursos recientemente celebrados.

Por último, es preciso hacer una última objeción respecto a la tracción Diesel por lo que se refiere a la eventual explotación del ferrocarril de enlace en su parte subterránea, desde la estación de Atocha hasta las proximidades de Fuencarral. No conocemos ningún ferrocarril subterráneo con longitud de algunos kilómetros y con tráfico y características suburbanas que se explote o se intente explotar con automotores Diesel. Es más: creemos que esto no es posible en la actualidad, pues la frecuencia de los trenes haría que las molestias que origina el escape de motor Diesel convirtieran en irrespirable la atmósfera del túnel, por mucho que se cuidara de la ventilación. A este respecto tenemos entendido que los efectos del motor Diesel son de mayores consecuencias que los de la tracción por vapor, y, por tanto, creemos que si, dada la longitud del túnel y la frecuencia de la circulación de los trenes, no se creyera posible emplear la tracción por vapor, no habría más solución para explotar el servicio en el túnel que electrificarlo. Y, naturalmente, al estar electrificado el túnel, si alguna ventaja quisiera derivarse del mismo, habría de ser a base de que el resto de la línea, hasta la Sierra, estuviera también electrificado, puesto que un cambio de tracción a la salida anularía todas las ventajas que la explotación del mismo podría producir.

L. SANCHEZ CUERVO

Nuestro Escalafón

Parece que por algunas dudas que han surgido, en el modo de interpretar la situación de los ingenieros que no se hallan al servicio activo del Estado, particularmente con la de *supernumerarios no forzados*, y quizá con la de los *disponibles*, recientemente quedados en esa situación, no se ha llevado a efecto todavía la corrida de escalas, que se halla suspendida, de hecho, en estos dieciséis meses últimos.

Como quiera que también dicha corrida de escalas tendrá que guardar relación con las plantillas de los servicios que definitivamente hayan de concretarse, con arreglo a las necesidades que la Superioridad estime procedente sean atendidas, y, por tanto, con las categorías diversas del Escalafón de inspectores, jefes y subalternos, nada puede pronosticarse todavía respecto del movimiento subsiguiente de cada una de tales categorías.

Pero sí cabe indicar, con bastante aproximación, la situación actual, si se ha tenido el cuidado de ir acotando, con las variantes que se conocen oficialmente, el Escalafón publicado en 15 de marzo

de 1932, que es lo único de que realmente se dispone por ahora, y cuyo Escalafón, exceptuándose para las categorías de ingenieros primeros, segundos y terceros, en que apenas hay variación, ya no rige, sin algunas explicaciones como elemento de juicio, por lo que, en previsión de una demora, se harán algunas indicaciones aclaratorias del mismo, limitadas a los hechos ocurridos.

Siguiendo la norma adoptada para las categorías, y reduciendo éstas a las tres citadas de inspectores, jefes y subalternos, que se designarán con las letras A, B y C, respectivamente, como conjuntos de las tres clases destacadas del Cuerpo, nada más que por su antigüedad, como medio más sencillo de poder formarse una idea menos confusa, al tratar de dar una orientación aproximada, se indican a continuación las vicisitudes ocurridas en estos trece meses de parada de las escalas, pues es lo que en definitiva ha ocurrido, para los ingenieros que se hallan al servicio activo del Estado con número en el Escalafón del Cuerpo:

CATEGORIAS	15 marzo de 1932		21 abril de 1933		Parada general
	Número de Ingenieros		Número de Ingenieros		Número
A	$\left\{ \begin{array}{l} 1 \\ 5 \\ 20 \end{array} \right\}$	26	$\left\{ \begin{array}{l} 0 \\ 3 \\ 10 \end{array} \right\}$	13	13
B	$\left\{ \begin{array}{l} 46 \\ 45 \end{array} \right\}$	91	$\left\{ \begin{array}{l} 29 \\ 34 \end{array} \right\}$	63	28
C	$\left\{ \begin{array}{l} 98 \\ 95 \\ 32 \end{array} \right\}$	225	$\left\{ \begin{array}{l} 97 \\ 95 \\ 31 \end{array} \right\}$	223	2
Sumas	342		299		43

En la categoría A fueron jubilados 5 consejeros, fallecieron 2, pasó a la clase de supernumerario al servicio del Estado 1 y se halla en situación de disponible 1; haciendo un total de 9 por los conceptos citados. El resto de los consejeros, hasta los 13 de la tercera columna, o sean 4, 2 han pasado a la situación de "a las órdenes de la Superioridad", y los otros 2 se han incorporado, como especializados, uno a cada uno de los Consejos de Caminos y de Puertos, creados al ser disuelto el Consejo de Obras públicas.

En la categoría B fallecieron 4 jefes, fueron jubilados 2, pasó a supernumerario 1, y los 21 restantes, hasta los 28 de la tercera columna, han quedado en situación de disponibles, al suprimirse los servicios a que se hallaban afectos los jefes correspondientes.

Por último, en la categoría C puede decirse que se halla el Escalafón parado, como lógica consecuencia de lo ocurrido en las categorías A y B, toda vez

que hay solamente una baja por defunción y otra por haber sido declarado en situación de disponible un ingeniero tercero.

Tales son, con ligeros errores posibles, las vicisitudes ocurridas en el Escalafón publicado en 15 de marzo de 1932.

Como parece que hay tendencia a atribuir esta parada del Escalafón del Cuerpo de Caminos a que se le había dado proporciones exageradas desde que surgió la Dictadura, y particularmente desde que se iniciaron las obras públicas con un ritmo acelerado, quizá sea oportuno publicar el resumen del Escalafón que se hallaba vigente el día 15 de julio de 1923, por si pudiera servir de guía para lo que proceda acordarse, en definitiva, respecto a los ingenieros en servicio activo del Estado:

Categorías		Número de Ingenieros	
A	A''	1	16
	A'	4	
	A	11	
B	B'	50	100
	B	50	
C	C ₁	100	244
	C ₂	100	
	C ₃	44	
En expectación de ingreso.		40	40
Suma		400	400

Debiendo advertirse que los 40 ingenieros que figuraban en expectación de ingreso desempeñaban plaza en prácticas.

José de UCELAY
Ingeniero de Caminos.

Mal sistema

Plazos de transporte por ferrocarril

Aun cuando no puede imaginarse ni remotamente, que el artículo firmado por Rail y publicado en el número de marzo de la revista Caminos de Hierro pueda ser base de una disposición legislativa que modifique los actuales plazos de transporte por ferrocarril, no es posible dejarlo pasar en silencio, pues conviene hacer resaltar cuán perjudicial habría de ser lo propuesto para el público y para las mismas Compañías. Baste hacer presente que en él se trata de alterar los plazos parciales de expedición, transporte y transmisión, aumentando los actuales, con lo que los usuarios salen perjudicados; pero a quien produciría un perjuicio inmenso sería a las Compañías ferroviarias, porque quedarían en condiciones de inferioridad manifiesta para la lucha con los transportes por carretera, que actualmente ya realizan el servicio con mayor rapidez que ellas, y principalmente porque, en especial, se alarga el tiempo disponible para los cortos trayectos, en los que la lucha es más importante.

Precisamente dicho artículo se halla detrás de otro

en que se habla de que muchos transportes de pequeña velocidad vienen haciéndose con igual rapidez que los de grande y sin aplicar los precios de ésta, porque así lo imponen a veces las circunstancias, y a continuación Rail pide todo lo contrario para los de gran velocidad. La vida moderna exige celeridad en todos sus aspectos, y en primer lugar cuanto a transportes por ferrocarril hace referencia, si éste no ha de sufrir las consecuencias del automóvil, cuya influencia ya es manifiesta. Quizá no sea preciso la disminución de los plazos vigentes de transporte; pero sí que es necesario no agotar los tiempos concedidos y dar seguridad al público de que la mercancía entregada al ferrocarril hará el recorrido con la mayor celeridad posible, dándose así la impresión de un buen servicio, que inspire tan completa confianza al usuario, que no le dé ocasión de pensar en la conveniencia del empleo de otro medio de transporte distinto de la vía férrea.

La propuesta que hace Rail trata de justificarse