

y sirve para formar la pantalla impermeable, mientras que el núm. 2 tiene menor dosificación (unos 220 kg de cemento por m³), y puesto que su única función será la resistente, proponemos que esta dosificación no sea preceptiva y que, mediante ensayos continuos en el laboratorio de la obra, se determine la dosificación más conveniente, teniendo como norma el que a los noventa días de fabricación tenga una resistencia diez veces mayor que la carga de compresión a que va a estar sometido.

Se ve también en la misma figura que para la cimentación de la cabeza disponemos de un rastrollo, de 3 m de profundidad como mínimo, que tiene una longitud igual al ancho de aquélla, o sea 12 m, y una anchura igual a la ocupada por el hormigón rico de la cabeza.

Respecto a las juntas de dilatación entre elementos, puede apreciarse su disposición general en la figura 7 y un detalle en la figura 8. Se coloca una barra de hormigón armado, apoyada en los para-

mentos de dos cabezas consecutivas por intermedio de planchas de cartón alquitranado, y después, embutida

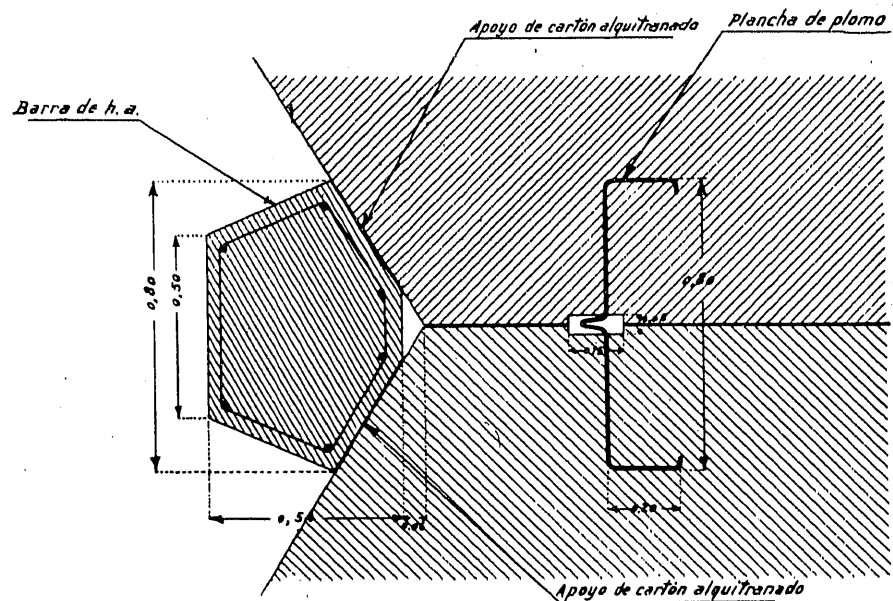


Fig. 8.

en el hormigón que forman las cabezas, una plancha de plomo con un pliegue para darla flexibilidad.

José MARTÍN ALONSO
Ingeniero de Caminos.

Unas consideraciones sobre el problema ferroviario

El Sr. Coderch ha replicado de nuevo, en el pasado número de esta REVISTA, al trabajo mío que, con este mismo título, fué publicado en el número correspondiente al día 15 de junio pasado.

Para ello enturbia las aguas del problema ferroviario, que podían ser limpiísimas, con gran acopio de datos numéricos arbitrariamente manejados, para, al final, dejar desorientada, en este alborotado mar, que él alimenta con su gran cultura estadística, a la opinión, que tiene el suficiente derecho a que no se la predique con fines de tergiversación.

Por haber llevado el Sr. Coderch esta controversia a campos en que no soy competente, yo la voy a dar por terminada, no sin antes, como es natural, explicar las razones de mi determinación, ya que a ello me obliga la consideración que debo al ilustre director adjunto de la Compañía de M. Z. A.; y perdone el Sr. Coderch que emplee términos de cortesía de los que no puedo prescindir, porque a ello me impele, en primer lugar, el propio temperamento.

Quien haya tenido la paciencia de seguir esta discusión —hemos de llamarla así—, iniciada por mí el día 1.º de mayo, indignado, en cierto modo, a causa de unas conclusiones acordadas por la Asociación general de Transportes por Vía férrea, en las que se tendía a borrar las aportaciones llevadas por el Estado al Consorcio con las Compañías de ferrocarriles, recordará que yo me limité a dejar sentados ocho puntos de difícil contradicción, relativos a las

derivaciones obtenidas del actual régimen de explotación de los ferrocarriles españoles. No podía extenderme, ni me extendí, a opinar sobre las soluciones que cabe aportar al problema ferroviario, porque mi modestia —y no es falsa modestia—, hija del pleno conocimiento que tengo de mis facultades, me producía el convencimiento de que yo no era quién para terciar en semejante discusión, de tanta envergadura. Así, todo el mundo recordará que mi labor se redujo a sentar hechos acaecidos y a sacar, natural era, las consecuencias inmediatas.

En este terreno, y según pude demostrar el día 15 de junio, la réplica del Sr. Coderch no desvirtuó ni uno solo de mis argumentos; por el contrario, adquirieron tal relieve, que han impulsado al señor Coderch a invadir otro campo distinto a aquel en que primeramente nos encontramos, y en el cual yo no estoy dispuesto a hacer el juego a nadie.

Efectivamente, el Sr. Coderch trata de achacar la crisis de las explotaciones ferroviarias a medidas de Gobierno, y entre ellas, como las más principales, a las emanadas del Ministerio de Trabajo; siguiendo el camino en otras ocasiones iniciado, se reduce casi exclusivamente, en su último trabajo, a impugnar tales determinaciones gubernamentales, y, apuntando aparentemente hacia mis opiniones, la verdad es que trata de hacer blanco en planos de mayor altura.

Pues bien: ante esta posición, yo renuncio a servir

de trampolín en los movimientos, más o menos arriesgados, del director adjunto de M. Z. A., y tanto más, cuanto que el juego se ve clarísimamente a través de los párrafos que ha elaborado mi ilustre contrincante, y en los cuales, uno por uno y en el conjunto de todos ellos, pone de manifiesto mi absoluta incompetencia para opinar en el problema ferroviario; y si ello es así, como yo lo creo, es menos lógico que me preste a servir de blanco aparente.

Aquí debía terminar la expresión de mi pensamiento, por haberme impuesto el apartamiento del juego a que se me quiere someter; pero mi temperamento, que si, como he dicho antes, me obliga a fórmulas de cortesía, me obliga también a salir al paso de ciertos movimientos y de especiales contradicciones en que durante esta controversia se ha manifestado experto especialista el Sr. Coderch.

Tiene, sobre todo, la costumbre inveterada de opinar por uno mismo y de achacarle pensamientos que jamás ha tenido, y esto, como es natural, no le debe estar permitido a quien, como el Sr. Coderch puede aducir, y aduce seguramente, luminosas ideas sobre el problema ferroviario, nacidas de su especial preparación y de su ya larga experiencia. Así, por ejemplo, me achaca desenfadadamente determinadas pretensiones sobre el rescate anticipado de las concesiones ferroviarias, sin que en ningún momento haya dado lugar a que nadie pueda comentar mis ideas sobre este punto, y mejor que nadie sabe de esto el Sr. Coderch, cuando está seguro de que, ocupando yo la Dirección general de Ferrocarriles, tuve en mis manos una propuesta de rescate elaborada por el Consejo Superior de Ferrocarriles, sin que las circunstancias políticas que entonces nos rodeaban pudieran darme ocasión a pronunciar mi propuesta sobre la misma al entonces ministro de Fomento.

Es asimismo inaudito decir que yo haya propugnado por la *supresión absoluta* del personal superior de las Compañías. Lo que he dicho, y con ello no tengo que dar gusto a una galería a quien seguramente no le gustan tampoco mis opiniones, es que, a mi juicio, no era explicable —y procuro emplear la palabra menos molesta— que, habiéndose concedido los anticipos de personal con el principal objetivo de aliviar la triste situación del personal inferior, sirvieran ellos para elevar en un 60 por 100 el sueldo del personal superior, con lo cual hubo funcionario que consiguió ver aumentados sus emolumentos en más de 30 000 pesetas, sin que esto quiera decir, ni por asomo, que este personal superior es inútil en las explotaciones ferroviarias, ni que su supresión, ni siquiera la de los aumentos obtenidos con los anticipos, resolviera, en poco ni en mucho, la situación económica de las Compañías. Creo que así lo entenderá el Sr. Coderch, pues el achacarme lo contrario, sobre todo después de estas claras explicaciones, sería atribuible a cualquier intento menos al de discutir de buena fe.

Es cosa que verdaderamente me ha llenado de asombro el atribuirme el defecto de haber dejado a un lado el aspecto económico derivado de la actual y absurda incompetencia que a los ferrocarriles les hacen los transportes mecánicos por carretera; y digo que es absurdo, porque esta afirmación equivale a olvidar por completo que durante mi permanencia en la Dirección general de Ferrocarriles se estudió y redactó en el Ministerio de Fomento un proyecto de

ley, presentado a las Cortes a finales del año 1931, ordenando el referido servicio de transportes por carretera; y como, aquel proyecto de ley, retirado a los pocos meses por el actual ministro de Obras públicas, fué conocido públicamente, para nadie es un secreto que articulaba, de una manera rígida, la tributación del servicio a que me refiero, y fácilmente comprenderá el Sr. Coderch que en el espíritu de aquella disposición se reflejaba fidedignamente la opinión que yo tengo sobre el asunto.

Me dice el Sr. Coderch que las declaraciones que hago sobre la manera de estatificar los ferrocarriles españoles *son confusas e inhibitorias; que no corresponden, ni con mucho, a la obligación moral asumida por quien se ha erigido en campeón resuelto de la estatificación*. Dejando a un lado el hiperbólico papel de campeón que se me asigna, he de recordarle que en mis artículos anteriores he dicho que yo no tenía por qué, en este momento, expresar mi opinión sobre este particular, opinión que, como es natural, está formada con perfiles que estoy seguro habían de producir la violenta impugnación del señor Coderch.

Independientemente de estas objeciones que a mí personalmente se me hacen, el Sr. Coderch, en su último artículo, incurre en manifiesta contradicción con afirmaciones sentadas por él mismo en artículos anteriores. La más importante, a mi juicio, es la de volver a mezclar el capital acciones con el capital obligaciones, para ponerlos ambos, juntos, en parangón con el capital aportado por el Estado al consorcio con las Empresas; argumento que puede tener la seguridad el Sr. Coderch que no le admite nadie que quiera entrar de buena fe a regular las relaciones entre Estado y Empresas, pues el capital obligaciones disfruta del interés que marcan los convenios, y no tiene por qué *mezclarse* nunca con el capital acciones, para el cálculo del rendimiento industrial.

Argumento muy digno de llamar la atención es el que esgrime el Sr. Coderch cuando quiere impresionar al público diciendo que durante los años anteriores a la implantación del Estatuto ferroviario, y merced a la inversión de los millones obtenidos de empréstitos emitidos por la Compañía, se han incrementado en cantidad apreciable los productos brutos de las mismas, contra el hecho ocurrido de que, durante las aportaciones del Estado, han bajado notablemente los ingresos, hasta el extremo de aparecer *déficits* en los productos líquidos de algunos años.

Si expuesto esto así, sencillamente, la consecuencia que quiere sacarse es que el dinero del Estado vale menos que el dinero de los obligacionistas, habríamos de pararnos a reflexionar muchas cosas, y, entre ellas, como la más importante, la de que en el acto deben suspenderse las aportaciones que actualmente está verificando el Estado. ¿Están las Compañías conformes con que el Estado cierre el grifo de las aportaciones, aunque ello sea a cambio de permitirles la emisión de obligaciones? No estará de más el reflexionar, antes de dar contestación a esta pregunta, que las obras ejecutadas con aportaciones del Estado han sido siempre propuestas por las Compañías, y nunca impuestas por el Estado.

Sobre el reintegro de los anticipos al Estado se

hacen, en el último trabajo del Sr. Coderch, unas consideraciones para mí absolutamente nuevas, y entre ellas está la de que la Compañía de M. Z. A. tiene reservado para su reparto con el Estado, de los productos líquidos obtenidos en los años 1929 y 1930, la cantidad de 57,27 millones de pesetas. Yo creo que el Ministerio de Obras públicas no estaba enterado, hasta ahora, de esta favorable disposición de la Compañía de M. Z. A.

Muchas otras cosas se me ocurre contraponer a

las afirmaciones del Sr. Coderch; pero, fiel al propósito expresado al principio de este artículo, de no mezclarme en cuestiones que compete discutir a las Compañías de ferrocarriles con el Gobierno, me abstengo de emitirlas, así como de entrar en las razones que el Sr. Coderch haya tenido para, aprovechando esta ocasión, censurar la conducta de la Comisaría del Estado en su Compañía y de los vocales representantes del Estado en el Consejo Superior de Ferrocarriles.

Antonio VELAO OÑATE

Crónica

En torno a los enlaces

En la sesión de Cortes del día 3 del corriente, y al aprobarse el proyecto de ley sobre la creación de una ciudad-jardín en la playa de San Juan, coronamiento de aquella famosa carretera de Alicante por la que tanta sangre oratoria se derramó en las Cortes, algunos diputados de la mayoría han logrado aprobar un artículo adicional, sin que se facilitara previamente copia y, por tanto, con absoluto desconocimiento de las minorías de oposición.

Este artículo adicional, que para nada se relaciona con Alicante, afecta y puede dañar gravemente a muchos propietarios madrileños, quizá los únicos españoles que miraban sin grandes inquietudes los fantásticos proyectos del actual titular de la cartera de Obras públicas.

En el dictamen que se discutió se daban normas para expropiar los terrenos en que ha de levantarse la ciudad-jardín, diferentes de las que rigen la expropiación forzosa, pues suprimen la tasación pericial contradictoria encomendándola exclusivamente a la Administración, que valoraría de acuerdo con la renta líquida asignada a los bienes expropiables en 1.º de enero último.

Aun cuando en principio no seamos partidarios de aplicar criterios excepcionales a casos particulares y de tan poca importancia como éste, salvo para el amor propio del ministro, consideramos posible no se lesione gravemente ningún derecho con la aplicación de esas normas expropiatorias en el caso de la citada ciudad-jardín.

Pero es verdaderamente insólito lo que se hizo en la sesión del Congreso que comentamos, o sea adicionar a tal dictamen, por sorpresa, sin conocimiento de los diputados, un artículo imponiendo las mismas normas dictadas para la ciudad-jardín a las expropiaciones que sea menester efectuar para las obras que se han de realizar en Madrid por cuenta del Estado e iniciativa del Ministerio de Obras públicas, o sea —por ahora— a la prolongación del paseo de la Castellana, ferrocarril de Enlace y poblados satélites, en cien metros de profundidad a lo largo de esas vías.

El artículo está redactado en los siguientes términos:

“El procedimiento de expropiación y sistema de pago de las fincas expropiadas que se establece en el artículo 3.º de esta ley serán también aplicables, tomando por base la renta líquida que tuvieran asignada en 1.º de enero de 1933, con respecto a las vías que se construyan por el Estado para prolongar la avenida de la Libertad, de Madrid, hasta su unión con la carretera de Madrid a Irún, y a sus zonas de influencia, que tendrán a todo lo largo de ella una profundidad de cien metros por cada lado, a contar desde las alineaciones laterales de dichas vías, así como respecto al enlace fe-

rroviario entre Atocha y Las Matas, comprendiendo en él las vías y estaciones, más los poblados satélites que habrán de levantarse en los lugares y con las dimensiones que, al aprobarse los respectivos proyectos, señale el Ministerio de Obras públicas.”

Y por el texto del art. 3.º, a que el adicional se refiere, vemos con estupor que los propietarios de Madrid afectados por la expropiación cobrarán, como antes decíamos, sin peritaje contradictorio, capitalizando la renta líquida y en un plazo que *no podrá exceder de cincuenta años*.

En aquella inolvidable conferencia radiofónica, en que el Sr. Prieto inició su propaganda de las obras de Enlace, recordamos haberle oído que obra de tal envergadura sólo podría ser acometida por un Gobierno respondiendo a un anhelo unánime de Madrid, por lo cual solicitaba de sus invisibles oyentes ese anhelo y ese entusiasmo, únicos capaces de crear el ambiente propicio a su ejecución.

Han pasado unos meses; las revistas técnicas, los diarios de todos los matices, algunos de ellos muy afectados a la política del actual Gobierno, publican artículos en contra de esos proyectos sin proyecto, dignos de un Barón Haussman, creado por el genio atormentado de Edgar Poe. La unanimidad que hubiera sido necesaria para justificar un dispendio tan cuantioso se ha logrado en la repulsa. Y se ha completado con esa extemporánea iniciativa sin publicidad bastante, que suma a las filas de los indignados a esos pobres propietarios, muchos de ellos modestos, que a costa de penosos sacrificios habían ahorrado para tener su casa unifamiliar, y que eran, hasta el 3 de agosto, los únicos españoles que miraban sin pavor, y hasta quizá con un poquito de regocijo, las fantasías del actual titular de la cartera de Obras públicas.

Y la ley de 11 de agosto, ¿cuándo?

Se ha derogado la ley de Defensa de la República, al considerarse que, aprobada la ley de Orden público, existe un instrumento adecuado que hace innecesarias las leyes de excepción.

Pero está sin derogar la célebre ley de 11 de agosto, mediante la cual se separa definitivamente del servicio a los funcionarios por actos de hostilidad o menosprecio a la República.

Leyes hechas para circunstancias excepcionales, sólo para casos verdaderamente raros pueden aplicarse sin peligro de caer en pura arbitrariedad, y el ministro de Fomento parece aplicar con verdadera fruición esa ley, de la que todavía, en el último número de nuestra REVISTA, han podido ver nuestros lectores ha hecho uso para la separación del Cuerpo de un ingeniero y de dos ayudantes.

No discutimos casos particulares, aun cuando algunos manan sangre; nos parecerá siempre bien que al