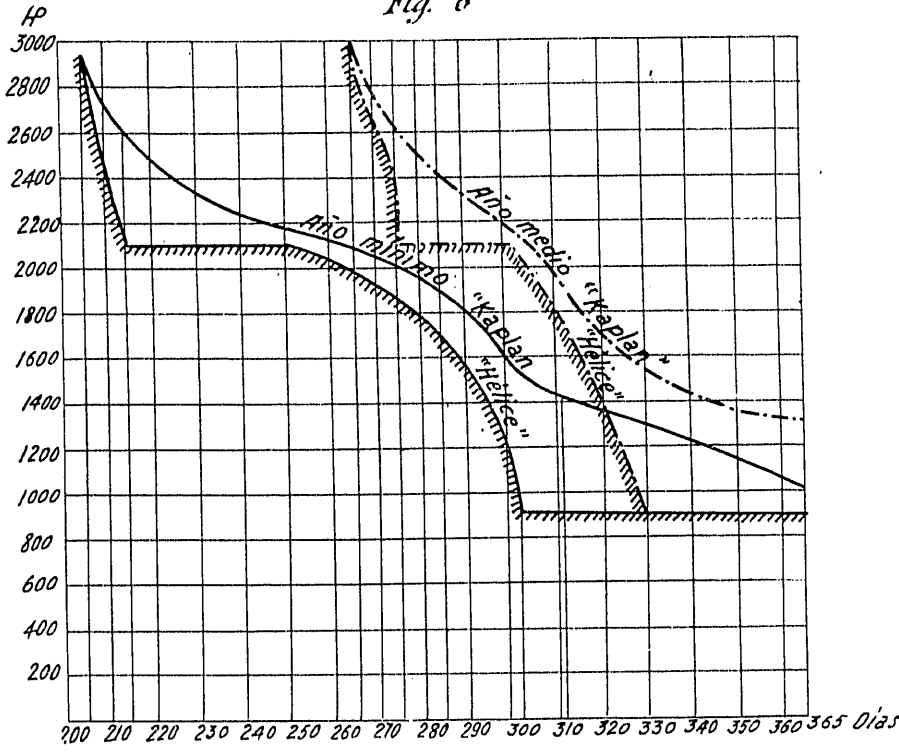


Curvas de Potencias durante el estiaje en Recajo

Año mínimo —————
Año medio 1913-1932 - - - - -
"Francis" y "Kaplan" — · — · —
"Francis" y "Hélice" ————

Fig.ª 6



Sería, por lo tanto, la producción de Recajo $35\,874\,025 \times 0,40 = \dots$ 14 349 608
Además de la producción anterior, Recajo utiliza un caudal suplementario de 15 m³ de aguas invernales, o sea 4 640 000 kw-h, que, con una utilización de 0,40, producen... 1 856 000
Que unidos a los anteriormente calculados, suman un total de ... 16 205 608

diéramos llamar de "Potencias clasificadas".
Integradas las diferencias en potencias por días, resulta una diferencia en kw-h de

Año medio..... 810 000 kw-h
Año mínimo..... 640 000 kw-h

Es evidente la ventaja de la Kaplan, ya que estos aumentos de potencia y energía se refieren precisamente a aguas bajas, en que la energía tiene mayor valor. Por esta razón se ha adquirido un grupo Kaplan.

Esteban ERRANDONEA Y LARRACHE
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

El problema ferroviario

Contestación obligada

Sin ánimo de controversia, decidido a no entablarla, y considerando que en el artículo publicado por el señor Velao, en el número de la REVISTA de fecha primero de septiembre último, hemos sido injustamente aludidos y atacados los que formamos la ponencia nombrada por la Zona de Madrid de la Asociación, para preparar un dictámen para acudir a la información pública, acordada por la Comisión de Obras públicas del Parlamento, en nombre propio y en el de los compañeros que conmigo constituyeron dicha ponencia, no quiero dejar sin contestación la segunda parte de aquel artículo, escrito en tonos irónicos y despectivos para todos nosotros.

Entendemos que, habiendo sido incluido este asunto por dos veces en las órdenes del día de la Zona de Madrid, el señor Velao, miembro de la Asociación, pudo y debió acudir a las reuniones de dicha Zona en que se trató de tal asunto y de ese modo hubiera tenido más autoridad para juzgar por escrito nuestra modesta labor, nunca en la forma que lo hace, pues seguramente con sus grandes méritos y conocimientos ferroviarios, que gustosamente reconocemos, nos hubiera ilustrado y nuestra labor hubiera sido modificada muy ventajosamente con sus seguras aportaciones, basadas en su experiencia y conocimiento del asunto. No en balde fué durante algún tiempo, a raíz de implantarse la República, director general de Fe-

rocarriles, a cuyo puesto llegó por su indiscutible y sólida preparación ferroviaria.

En nombre, pues, de los modestos ingenieros que nos vimos obligados a aceptar el encargo de la Zona de Madrid, frente a las afirmaciones no verídicas hechas por el señor Velao, me veo obligado a consignar lo siguiente:

Primero. Que la Zona de Madrid, por no haber voluntarios que quisieran preparar el dictamen y no considerándose autorizada para nombrar a compañeros prestigiosos, no presentes, nombró por UNANIMIDAD al que suscribe, en unión de los señores Fernán-chez Navarrete (D. Antonio), Pita, del Pino y Sánchez Moreno.

Segundo. Que la Zona de Madrid, teniendo en cuenta la premura del tiempo y el plazo perentorio que había para su aprobación por ella, antes de someter el dictamen a la Comisión central en su reunión de Oviedo, aparte del plazo fijado para la información pública, no encargó a la ponencia un proyecto de ley, sino la crítica u observaciones del proyecto publicado en la *Gaceta*.

Tercero. Que el texto del dictamen fué aprobado por unanimidad por la ponencia encargada de su redacción; que fué aprobado por mayoría en la Zona, con tres votos solamente en contra de otros tantos compañeros que no quisieron justificar su voto ni explicar sus puntos de vista, al parecer contrarios al nuestro, cosa que lamentamos, pues con sus aportaciones hubieran podido mejorar el texto del dictamen; finalmente, que éste fué aprobado por UNANIMIDAD por la Comisión central, en su reunión de Oviedo, con una ligerísima corrección de un adjetivo secundario, que de ningún modo afectaba ni a la forma ni al fondo del mismo.

Cuarto. Que es absolutamente incierto que en el dictamen se diga que el Estado haya perdido el derecho a la rentabilidad de sus aportaciones, pues lo que se hace es aludir claramente a los años 1926 a 1928, en los que se renunció por él a ese derecho, según consta en el mismo proyecto de ley en el penúltimo párrafo de la base tercera.

Quinto. Tampoco se dice en parte alguna que sea más o menos conveniente para las Compañías el rescate con arreglo a las concesiones, que el que establece o señala el proyecto de ley. Se indica únicamente en el dictamen, que ante el desfavorable resultado de las normas concretas del proyecto de ley, tenemos la creencia de que las Compañías se acogerán a sus concesiones—cosa a que autoriza dicho proyecto—porque con sus fórmulas más vagas y sobre todo por la complicación jurídica que en las mismas se ha producido por la aplicación del Estatuto, les permitirán defenderse y alargar con discusiones interminables la aplicación de los restantes preceptos del proyecto de ley.

Sexto. Que por más que hemos leído nuestro trabajo no hemos encontrado el párrafo en que, según manifiesta el señor Velao, sostenemos “la aspiración a destruir el transporte por carretera”. En cambio, se dice textualmente en el dictamen que “el aspecto de la coordinación entre los servicios de transporte por ferrocarril y carretera está abordado en el proyecto de ley con un espíritu, que se puede reputar excelente”.

Tampoco decimos en ninguna parte frase que se pueda estimar como acometida o ataque a la burocracia del Estado, y mal lo podíamos decir, pues perteneciendo la mayoría de los componentes de la ponencia encargados de redactar el dictamen a esa burocracia, quizá por falta de merecimientos suficientes para trabajos de más envergadura, carecemos de autoridad para juzgarla.

Séptimo. No pretendemos, como ya se ha dicho, con la publicación de estas líneas controversia de ningún género, pues aparte de que nos consideramos incapaces de mantenerla con persona de los altos prestigios ferroviarios del señor Velao, al examinar la parte de crítica negativa del mismo, hemos tenido la satisfacción de comprobar que está de acuerdo con el texto de nuestro dictamen.

Octavo. Que pedimos que se publique en la *REVISTA* el dictamen emitido, aunque con ello se pierdan unas páginas de ella, pues sometido nuestro trabajo a críticas injustas, es necesario, después de la publicación del artículo que obligadamente contestamos, que nuestros compañeros puedan juzgar debidamente; y

Noveno. Que no siendo ni justa ni cortés la crítica acerba que el señor Velao hace de nuestro trabajo, con conceptos como los que vierte en su artículo, manifestamos que nos parece necesario que los explique, para que nuestros modestos nombres queden dignamente cual corresponde.

No queremos, aunque sea de pasada, dejar de protestar de la campaña que, según se nos dice, fué hecha cerca de los delegados de la Comisión central al advertirles que el dictamen de la Zona de Madrid era favorable a las Compañías. No diremos que se dijo que dicho dictamen estaba hecho a tanto la línea, aunque la prosa del señor Velao autoriza a pensarlo. Era tan injustificada y burda la especie, que la Comisión central, tan pronto conoció el dictamen, sin duda por no saber ver las maléficas artes con que estaba redactado, como antes se dice, lo aprobó por unanimidad, con una ligerísima corrección de un adjetivo secundario.

Nuestra modesta labor en este asunto, preparada en muy pocos días, no podía ser otra que la señalada por la Zona de Madrid. Acuciados por el tiempo y en plazo tan exiguo tuvimos que preparar el dictamen; y como quiera que el proyecto de ley presentado a las Cortes a nuestro juicio era tan desacertado, hubimos, cumpliendo el encargo que se nos dió, de presentar una crítica negativa, ya que la positiva hubiera sido preparar un nuevo y completo proyecto de ley, y para eso ni teníamos mandato ni bastaban pocas horas, por nuestra escasa preparación.

Que el proyecto de ley no es bueno, no somos sólo nosotros los que lo decimos, pues el mismo señor Velao, después de los elogios que le dedica, le pone unos inconvenientes que no diríamos que son los del dictamen de la Zona de Madrid, pero que se le parecen mucho.

Y nada más, que ya va siendo hora de que hablen las autoridades en la materia y que los indocumentados dejemos nuestro puesto, en el que si nos hemos encontrado no ha sido por nuestra voluntad, sino por la elección de los compañeros de la Zona de Madrid

Casimiro JUANES CLEMENTE
Ingeniero de Caminos