

En defensa propia

No se puede seguir titulando la cuestión que voy a tratar "El problema ferroviario". Ciertamente que es consecuencia de un trabajo que con este título me publicó la REVISTA el día 1.º de septiembre pasado, pero es innegable que sus derivaciones han salido fuera de los límites del problema ferroviario.

En el número del 1.º de octubre, el ingeniero de Caminos D. Casimiro Juanes, con la representación de los ingenieros que formaron la ponencia encargada por la Asociación de redactar un dictamen con destino a la información pública abierta por el Parlamento sobre el proyecto de ley de Ordenación ferroviaria, publica una nota contra aquel artículo a que me refiero, en el que se han querido ver hasta ataques personales, y entre otras consideraciones de que me ocuparé en seguida, me requiere para que explique los conceptos vertidos, a fin, según dice, *de que sus modestos nombres queden dignamente cual corresponde.*

Como yo me había anticipado a toda petición de explicaciones, con una carta fechada en 29 de septiembre, que dirigí al señor presidente de la Zona de Madrid, carta que leída en una reunión de dicha Zona fué admitida como debida explicación de mi conducta, me pareció lo más natural que la misma carta, publicada en las columnas de esta REVISTA, sirviera al exigido requerimiento del Sr. Juanes. En consecuencia, solicité del señor presidente de la Zona de Madrid y al director de la REVISTA que se autorizase la publicación del documento lo más rápidamente posible. A ambos señores les quedo agradecido por las bondades con que me han satisfecho, y cumplido así el requerimiento que me hace en la conclusión novena de su nota el Sr. Juanes, no puedo dejar sin contestación los conceptos que a su vez ha vertido en réplica a los míos, escritos con dureza que yo no he negado, pero no en tonos irónicos y despectivos, como este señor afirma; para lo primero me falta la pluma acerada de ciertas réplicas, y para lo segundo, me sobra el conocimiento que tengo de mis escasas facultades profesionales.

He de decir antes que nada, que cuando conocí el revuelo que mi artículo había levantado y la equivocada imputación que se me hacía, me apresuré a visitar, en su despacho oficial del Ministerio de Obras públicas, a D. Casimiro Juanes, para explicarle—si conseguía más fortuna con la palabra que con la pluma—el alcance de mi conducta. Cambiadas las necesarias explicaciones, tuve la satisfacción de oír de labios del Sr. Juanes que él no participaba de la opinión que me había acusado de decir que en la Asociación se había escrito un informe mediante remuneración (UNICA inculpatión que se me ha hecho) y me hizo expresivas manifestaciones del agradecimiento a que le movía la explicación que acababa de suministrarle. Esto ocurría tres o cuatro fechas antes de la aparición de su nota en estas columnas, y por ello podría explicarme que en la misma se me dijera que soy embustero, claro que con expresión correcta; que soy ignorante, con elegante eufemismo, pero de ninguna manera que no soy cortés.

Y como los argumentos que el Sr. Juanes esgrime en defensa del documento que, en unión de otros ingenieros, redactó con destino a la información pública, carecen, a mi juicio, de fundamentos verídicos, voy a refutarlos.

El contenido de los puntos 1.º, 2.º y 3.º no importa a nuestra discusión. El cuarto dice:

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.

Pues bien, el dictamen dice en el párrafo séptimo del capítulo dedicado al RESCATE:

"Las aportaciones del Estado se realizaron con la intención de que fuesen rentables, pero sobre la base de que—para conseguirlo—habrían de reajustarse las tarifas en la forma que fuese precisa. Este era el principio fundamental del Estatuto de 1294. Pero como no se consideró oportuno llevar a cabo el aumento de tarifas necesario, no parece justificado recabar ahora una participación que antes ni siquiera se intentó percibir, por considerar que no era procedente sin variar la tarificación."

Y yo añado: eso, tal como está redactado, se refiere, no a períodos parciales, sino a la totalidad del régimen ferroviario, tanto más, cuanto que para referirse a los años 1926, 1927 y 1928, no hace falta decir nada, ya que el Estado tiene renunciada su participación en esos años, por un precepto contenido en el Real decreto de 8 de agosto de 1926, a lo que se refiere la ponencia cuando dice *que antes ni siquiera se intentó percibir*, habiendo dicho una línea más arriba: *no parece justificado recabar ahora.*

¿Comprende el Sr. Juanes y los demás señores de la ponencia los motivos de la gran alarma que a mí me produjo ese párrafo, sobre el que quise llamar la atención de la Asociación? Baste decir que doy por bien empleado todo lo ocurrido, si de ello resulta la explicación de que no se ha querido decir tal cosa. Es la segunda vez que consigo esta aclaración; la primera fué el año pasado con motivo de análoga manifestación hecha por la Asociación de Transportes por vía férrea.

Sigue diciendo el Sr. Juanes:

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.

Para convencerse de lo contrario, léase el párrafo cuarto del capítulo dedicado al rescate, que dice:

"Pero en el último párrafo de la Base 5.ª se establece que las Compañías que no se acojan a la presente ley sufrirán el rescate con arreglo a las cláusulas correspondientes establecidas en sus respectivas concesiones. No dudamos, después de lo expuesto, que utilizarán esta posibilidad la casi totalidad de las Compañías concesionarias, y desde luego, las principales, con lo que quedaría prácticamente inutilizada la ley, ante los numerosos conflictos y dificultades de toda clase que habrían de presentarse en la tramitación de los rescates, con lo que se demoraría extraordinariamente la aplicación de los restantes preceptos del proyecto."

¿Pero de verdad se cree que las Compañías ferroviarias, ante dificultades—pónganse lo grandes que se quieran—que ofrezca un procedimiento de rescate, se iban a acoger a otro que les fuera más perjudicial? Como no es posible pensar que nadie crea esto, había que entender que la ponencia juzgaba más favorable para las Empresas el rescate previsto en las leyes de concesión.

Continúa replicándome el ilustre ingeniero:

Sexto. Que por más que hemos leído nuestro trabajo no hemos encontrado el párrafo en que, según manifiesta el Sr. Velao, sostenemos "la aspiración a destruir el transporte por carretera".

Yo sí que he encontrado el párrafo, y es el tercero del capítulo dedicado a COORDINACIÓN, que dice:

"La autorización de servicios eventuales por carretera en competencia con el ferrocarril, aun en los casos en que se juzguen inconvenientes los servicios regulares, envuelve un riesgo. Muchas veces estos servicios eventuales se dispondrán en días de ferias, excursiones, et-

cétera; es decir, en las ocasiones en que el ferrocarril, que sostiene un servicio regular de viajeros, tal vez con pérdida, pudiera resarcirse."

No creo preciso añadir ningún comentario aclaratorio, porque la consideración que hace la ponencia es por sí elocuente y clara.

Termina el Sr. Juanes la afirmación sexta con otro párrafo que dice en su primera parte:

Tampoco decimos en ninguna parte frase que se pueda estimar como acometida o ataque a la burocracia del Estado...

Para juzgar de esto remito al lector al preámbulo de la ponencia, rogándole que penetre en su espíritu, pues si bien no está hecho el ataque con palabra concreta, se dice que la incapacidad industrial del Estado está "admitida como un axioma por todo el mundo", y más adelante se desliza esta frase—he aquí la frase que el señor Juanes no encuentra—"Si bien la típica organización burocrática de los centros oficiales es inadecuada para la explotación de un ferrocarril..."

* * *

No quiero terminar mi réplica al Sr. Juanes sin afir-

mar que yo no he hecho campaña cerca de los delegados de la Comisión central para advertirles que el dictamen de la Zona de Madrid era favorable a las Compañías. No es mi temperamento propicio a esas maniobras. Ya sé que el Sr. Juanes no lo dice tampoco; pero como de su prosa pudiera deducirse, no está de más que yo me adelante a afirmarlo, aunque me tranquilice lo fácil de la comprobación. Hice, para conocimiento de la Comisión central, lo que creí un deber, que fué publicar aquel tan condenado artículo.

Protesto con toda energía de la afirmación que hace el Sr. Juanes cuando dice, por dos veces, que mi opinión sobre el proyecto de ley está, en el fondo, de acuerdo con los términos de su ponencia. Vamos a establecer, por lo menos, la diferencia entre su posición y la mía, proveniente de ser yo absolutamente partidario de la estatificación de las líneas que deban subsistir, por creer—cosa que no puede desprenderse de la ponencia de la Asociación—que el régimen de Empresa (en los ferrocarriles) ha fracasado. Conste que no quiero decir que el régimen de Empresa ha terminado; digo solamente que ha fracasado, pues bien sé que en España suele transcurrir mucho tiempo entre el fracaso y el hecho que determina su sanción.

Antonio VELAO

C r ó n i c a

Escuela de Caminos

CURSILLO DE CONFERENCIAS

Conforme habíamos anunciado en nuestro número anterior, el día 15 del pasado mes de octubre se inauguró el cursillo que la Escuela de Caminos ha organizado, de acuerdo con la Asociación del Cuerpo, sobre problemas eléctricos en las grandes líneas de transporte, a cargo del profesor Sr. Lucia.

Al cursillo, que ha despertado gran interés, concurren, además de un núcleo importante de alumnos, varios ingenieros de Caminos y de otras especialidades interesados en empresas eléctricas.

El director de la Escuela, Sr. Machimbarrena, asistió a la segunda lección para saludar a los concurrentes, que llenaban la mayor de las aulas de la Escuela.

El sumario de las cuatro lecciones explicadas ha sido el siguiente:

Introducción y programa general del cursillo.—El cálculo eléctrico de las líneas: El circuito general y las cuatro constantes fundamentales.—Los diagramas de potencia. Los diagramas circulares.—Estudio de las grandes líneas.

El cursillo continuará dándose los lunes y martes, a las cuatro de la tarde, y su duración total será de veinte conferencias, aproximadamente.

Conferencia Mundial de la Energía

En Londres se ha celebrado en la última semana la reunión anual del Consejo internacional ejecutivo de la Conferencia Mundial de la Energía (World Power Conference). En él había de tratarse de la celebración de la próxima sesión plenaria que se proyectaba para 1936 en los Estados Unidos, pero que no parece que pueda tener ya lugar hasta 1937, según informan de aquel país.

Pendiente este asunto de resolución definitiva, de él ha de depender también la celebración del segundo Congreso de la Comisión internacional de Grandes presas (Grands barrages), que por prescripción estatutaria debe coincidir en sus fechas con las de las reuniones de la Conferencia Mundial.

Aplazada la próxima sesión plenaria de esta última, es posible que se celebre antes una sesión especial de la misma, sobre "Química industrial", propuesta por el Comité nacional británico.

Instituto Técnico de la Construcción

Recientemente se ha constituido en Madrid el Instituto Técnico de la Construcción y Edificación. En sus Estatutos figuran como fines de la Sociedad los siguientes:

a) Fomentar los progresos de todo orden referentes a la construcción y edificación.

b) Estudiar, promover y divulgar los trabajos de investigación sobre las mismas, así como los métodos que tienden a mejorarlas en cualquier sentido.

c) Mejorar las condiciones de trabajo y eficiencia de todos los interesados en los trabajos de construcción, tanto técnicos como obreros.

d) Suministrar a los asociados información sobre la técnica y práctica de la construcción y edificación.

e) Estudiar las diversas medidas legislativas reglamentarias cuyo objeto esté relacionado con la construcción.

f) Reunir las experiencias de los diversos miembros del Instituto, a fin de contribuir a perfeccionar los sistemas de la construcción, y contribuir a poner a la mayor altura posible la construcción española.

El Instituto está formado por dos clases de socios: unos, de número, y otros, adheridos. Podrán ser socios adheridos todas las personas que hayan efectuado estudios o trabajos de construcción o edificación, y socios de número los técnicos con título facultativo correspondiente a esta clase de trabajos y que hayan construido bajo su dirección y responsabilidad directas obras por un valor superior a tres millones de pesetas con éxito completo. También se admiten como socios de número las entidades jurídicas dedicadas al estudio o construcción de los materiales correspondientes.

Para ser socio del Instituto es necesario ser presentado por dos socios y obtener la votación correspondiente en el Comité de Admisión.