

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

FUNDADA Y SOSTENIDA POR EL CUERPO NACIONAL DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

Redactores..... Los Sres. Presidentes de las Comisiones regionales de Ingenieros.
D. Toribio Cáceres, Profesor de la Escuela de Caminos.
D. Enrique Latre, Ingeniero de Caminos (Sección de Información).
D. Manuel Maluquer, Ingeniero de Caminos del mismo Cuerpo, *Secretario*.
Colaboradores..... Todos los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SE PUBLICA LOS JUEVES

Redacción y Administración: Puerta del Sol, 9, pral.

EL DESCARRILAMIENTO DE TORRE MONTALBO

Con motivo del artículo que publicamos en el núm. 1.476, ocupándonos del descarrilamiento de Torre Montalbo, hemos recibido numerosas cartas de felicitación, y en la reunión celebrada el día 30 del mes próximo pasado por la Zona de Madrid de la Asociación de Ingenieros de Caminos, se acordó un voto de gracias á la Redacción de esta REVISTA por dicho trabajo.

Mucho nos complace haber interpretado las ideas de nuestros compañeros, así como las de los demás Cuerpos, según reflejan sus periódicos profesionales en diversos artículos, que copiamos con mucho gusto á continuación, á la par que agradecemos sinceramente la favorable acogida que han dispensado á nuestro artículo por asunto que tanto interesa á todos los funcionarios facultativos del Estado:

De Madrid Científico:

«Rectificación brillante.

La gran resonancia adquirida entre los técnicos por el acorado artículo en que la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS analiza el informe pericial del Najerilla, nos obliga á volver brevemente sobre el tema que tanto apasionó un día á nuestros Ingenieros.

¿Qué queda del consabido informe pericial después de leído el contrainforme de la REVISTA? Responda por nosotros la unanimidad de pareceres en el comentario del artículo aludido.

Pocas veces la crítica severa y documentada ha metido el escabelo en un informe por modo tan afortunado, cual lo ha hecho en esta ocasión la mencionada REVISTA, llevando al ánimo del lector el absoluto convencimiento de la impericia de los peritos á quienes se encomendara el dictamen.

El caso no puede extrañar, por otra parte, aun tratándose de tres Ingenieros, muy hábiles acaso en el ramo á que diariamente consagran su actividad é inteligencia, mas desprovistos de la indispensable práctica ferroviaria para informar en materia tan oscura y delicada, cual la relativa á descarrilamientos.»

El siniestro de Torre Montalbo.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, en su número de 7 de Enero último, ha publicado un notable artículo en el que estudia concienzudamente los distintos informes emitidos sobre la causa del descarrilamiento de Torre Montalbo, que tanto y tan justamente ha impresionado á la opinión pública. Alarmada ésta por la importancia del siniestro, pidió las reparaciones del castigo; pero es, por desgracia, muy humano que el rudo golpe de las grandes impresiones nos prive de serenidad y nos haga correr el riesgo de aumentar el número de víctimas con los que calificamos en los primeros momentos de culpables. Importa, pues, sobreponerse al infortunio y evitar que los señalados como responsables á los primeros acontecimientos de la opinión, tengan que repetir, ante los cargos indocumentados que se les dirijan, aquellas valientes palabras de Malessherbes, leídas en la Asam-

blea que condenó á Luis XVI: *En vano busco entre vosotros jueces; no veo más que acusadores.*

No es la *Revista de Montes* la llamada por razón de competencia á hacer un estudio de los distintos dictámenes á que acabamos de referirnos. Basta, no obstante, á nuestro propósito, poder proclamar que las hipótesis que encierran y las objeciones que unos á otros se oponen, llevan al ánimo el convencimiento de que es tal la dificultad del problema, tal la confusión con que en las huellas de la catástrofe aparecen la causa y sus efectos, que el más versado en tan arduas cuestiones y de más claro talento para apreciarlas, ha de darse por satisfecho con arrancar á la obscuridad de los datos chipas que iluminen momentáneamente el teatro de sus investigaciones, sin conseguir nunca luz bastante para descifrar satisfactoriamente el enigma. La opinión pública, guiada por los datos de la prensa diaria, llegó á ver la causa del mal en el estado ruinoso del puente; pero los trenes que por él circulan sin más que haber enderezado las vigas principales y haber repuesto algunos arriostramientos, prueban con la elocuencia abrumadora de los hechos que no estuvo acertada en su juicio. Hay que reconocerlo: es uno de tantos casos de la impotencia del saber humano, cubierta, como siempre, por la engañosa máscara de las hipótesis y las conjeturas.

Y si reconocemos que la causa del mal ha de quedar fatalmente en la sombra, ¿con qué autoridad nos atravesaremos á asegurar quién ha de ser el responsable de él? Es fácil, es muy fácil, al calor de la natural indignación que estos hechos producen, pedir castigos y reparaciones; pero no lo es seguramente tanto señalar la personalidad que ha de encarnar las responsabilidades, para dejar caer sobre ella todo el peso de la ley.

El proceso del Jefe de la primera División de ferrocarriles, á consecuencia de la catástrofe de Najerilla, plantea un problema que interesa por igual á todos los Cuerpos facultativos de Ingenieros, pues hoy se encierra en un descarrilamiento y mañana puede presentarse por el hundimiento de una mina, el desbordamiento de un torrente ú otro cualquiera de los variados accidentes á que la ingeniería se presta. Y preguntamos nosotros: cuando ocurra un hecho de esta naturaleza y la Administración declare, previos los más autorizados informes, que los Ingenieros que tiene á su servicio para la inspección ó ejecución de la obra que ha originado el siniestro, no han incurrido en responsabilidad, ¿pueden moralmente los Tribunales de justicia exigirles esta responsabilidad como á tales funcionarios del Estado?

Tal es el caso del Jefe de la primera División de ferrocarriles. Ningún Centro más autorizado para depurar sus responsabilidades que el Ministerio de Agricultura, asesorado por el Consejo de Obras públicas, y según la Real orden que ha resuelto el expediente administrativo al efecto formado, juzga la conducta de aquel Jefe del siguiente modo:

.....
De la *Revista de Montes*:

«Que no resulta que la primera División de ferrocarriles haya

incurrido en falta alguna en el desempeño de sus funciones inspectoras.»

«Que se haga constar que no hay motivo para exigir responsabilidad, ni procede imponer correctivo alguno á la primera División de ferrocarriles á consecuencia del citado siniestro.»

A pesar de un fallo tan autorizado y tan favorable, el Jefe de la repetida División pasa hoy por las amarguras de un proceso, y en las Cortes y en la prensa su nombre honrado ha sido objeto de vilipendio. Se invocará acaso la independencia del poder judicial; pero á esta observación ocurre preguntar: ¿es qué la justicia no se administra en España en nombre del Rey? Y si en su nombre se administra, ¿quién dejará de ver una contradicción en el proceso formado á un funcionario por un hecho que, según declaración de una Real orden dictada con todos los requisitos legales, no da motivo á exigirle responsabilidad ni á imponerle correctivo alguno?

Lejos de nuestro ánimo lanzar en este artículo acusación alguna. Cuando tales contradicciones salen á la superficie, es indudablemente porque la legislación las autoriza; pero por lo mismo, creemos que deben ser estudiadas con atención y que hay que procurar que desaparezcan, porque la legalidad no puede ir nunca contra la lógica.

Claro es que cabe en tales casos entablar competencias, pero es preciso no olvidar que, aparte de la inseguridad de su éxito, el procedimiento judicial no se interrumpe por esto, y que las disposiciones aplicables á estos requerimientos de inhibición se refieren á los casos en que haya una cuestión previa que resolver, siendo así que en el presente no hay que resolverla, sino que está resuelta ya por quien con más autoridad podía hacerlo.

No pretendemos con lo expuesto defender el servicio actual de las Divisiones de ferrocarriles. Tiene éste seguramente deficiencias, como, por desgracia, las tienen todos ó casi todos los de la Administración española; pero de esto á sostener que ha de ser responsable de ellas el Sr. Escalona, media un abismo. El problema es muy complejo y no se resuelve con el sacrificio de un individuo, sino que reclama transcendentales reformas en el servicio, y muy especialmente en las relaciones de los Gobiernos con las grandes Compañías ferroviarias.

Tal es nuestra opinión, y al exponerla lealmente hacemos fervientes votos para que este enojoso asunto tenga pronto una definitiva y favorable solución.

De la *Revista Minera, Metalúrgica y de Ingeniería*:

La catástrofe de Torre Montalbo y los Ingenieros de Estado.

El descarrilamiento del puente de Torre Montalbo, ocurrido en Junio último, conmovió hondamente el espíritu público por el número de víctimas, por la magnitud y circunstancias de la catástrofe. Es natural que en tales siniestros todo el mundo tenga el afán de conocer las causas, tanto para que sea dado evitar la repetición de tamañas desdichas, como para exigir á los culpables, si los hay, responsabilidad estrecha por su delito.

Desgraciadamente es investigación muy difícil, y el caso de Torre Montalbo parece llamado á quedar sin aclaración. Sólo hipótesis se han atrevido á arriesgar en sus tres luminosos informes, la División de ferrocarriles, la Comisión especial de Inspectores generales de Caminos, nombrada por Real decreto de 6 de Julio último, y el Consejo de Obras públicas, si bien todos están conformes en una cosa: en que el puente y la vía se hallaban en buen estado.

El primer documento que se ha hecho público acerca del suceso es un magistral artículo publicado recientemente por la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS y que recomendamos á nuestros lectores. Es un análisis admirable y que puede decirse que agota la materia en todos sus aspectos y relaciones. Ese trabajo nos permite conocer el informe emitido por los tres peritos del Juez, y hemos visto que en él se dirigen acusaciones concretas basa-

das en el mal estado de las obras y del material y en defectos de la explotación. Difiere, pues, radicalmente este informe de los dictámenes arriba citados; mas después de leer la crítica contundente de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, queda la convicción plena de que esas afirmaciones son verdaderamente temerarias, sólo explicables por la inexperiencia de los peritos.

Por tanto, nada se sabe con certidumbre, y es casi seguro que al fin de la causa el Juez no encontrará materia de delito, lo cual no quita, naturalmente, para que la Compañía tenga responsabilidad de otro orden, y de hecho la tiene, ya que no podrá probar que el accidente ha obedecido á una causa fortuita. Podrá no averiguarse el origen del siniestro, ni la existencia de culpables directos, mas las víctimas ó sus herederos habrán de ser indemnizados. El que compra un billete de ferrocarril no es para trasladarse al otro mundo ó para quedar inutilizado, y la Compañía, no habiendo fuerza mayor, está obligada á transportar ilesos á los viajeros, y si no, á indemnizar.

Ahora bien, mientras tanto, el Jefe de la División de ferrocarriles está procesado é inhabilitado, y sometido á los gravísimos daños y peligros de una causa criminal, caso insólito y que bien merece ser examinado.

Es claro que la Administración debe indagar si los funcionarios de las Divisiones, dentro de sus medios, han cumplido con celo la misión que les está encomendada, y exigirles responsabilidad, é imponerles severamente y sin contemplación alguna el correctivo á que se hagan acreedores, lo mismo á consecuencia de un accidente, que en cualquier otra ocasión en que se juzgue conveniente, al objeto de prevenir dichos accidentes, en lo humanamente posible. La responsabilidad es grande, ya que les está confiada la inspección de un servicio del cual pende la vida de centenares de personas. Pero entendámonos, responsabilidad administrativa, como buenos ó malos empleados, idóneos y celosos, ó descuidados é ineptos. Es absurdo exigir sistemáticamente responsabilidad criminal al que no tiene acción directa en la explotación; únicamente se concibe, como caso excepcional, que alguna vez puedan existir indicios vehementes de complicidad ó encubrimiento por parte del Inspector, y entonces la idea del procesamiento es admisible.

En el caso del Sr. Escalona, persona respetable, funcionario facultativo que se ha pasado la vida cumpliendo con su deber, es inútil decir que no hay nada de eso, y por si alguien abrigara alguna duda, ahí está la Real orden de Agricultura, declarando que no existe motivo alguno para exigirle responsabilidad.

Es, pues, evidente que el Juez le procesó por entender que una parte de la culpa puede ser del Jefe de la división, simplemente por el hecho de serlo. Y ese principio, dicho sea con el respeto que todo ciudadano debe tributar á los encargados de administrar justicia, nos parece inadmisible é injusto.

¿Qué Ingeniero ó Ayudante querrá de hoy más ir á una Inspección de ferrocarriles? ¿Quién será el héroe que arrostre los inútiles peligros de tales cargos?

Es sabido que el personal de esas Inspecciones técnicas—unos 400 empleados de todas las categorías, para 14.000 kilómetros de vías férreas—es insuficiente, y que sus atribuciones é intervención están muy mermadas. Aunque así no fuera, la responsabilidad directa de los accidentes corresponde á los que tienen la iniciativa y la gestión, á los que mandan y dirigen.

Y precisamente en el suceso de Torre Montalbo ocurre lo contrario. Se ha procesado criminalmente á la División, y, en cambio, los jefes de la Compañía están libres de todo procedimiento. No censuramos esto último, pues á nadie deseamos los horribles vejámenes de un proceso, pero establecemos el contraste que no puede ser más desconsolador para aquellos funcionarios, víctimas del siniestro, tan inocentes como las que perecieron en él, á juicio del Ministerio de Agricultura, y en nuestra humilde opinión.

Como toda cuestión de equidad y de justicia, interesa este punto á la generalidad de las gentes, y en especial á los Ingenieros de todos los ramos que tengan misión inspectora. Hoy son

los Ingenieros y Ayudantes de las Divisiones de ferrocarriles; mañana los Ingenieros y celadores de minas encargados de la policía y vigilancia de las explotaciones mineras y metalúrgicas.

Ya con motivo de la catástrofe de las minas de Camargo, ocurrida hace año y medio, estuvieron también á punto de ser procesados el Ingeniero Jefe y uno de los Ingenieros del distrito de Santander. Con el precedente de Torre Montalbo, ¿no estimará algún Juez que debe proceder contra los facultativos de las oficinas de minas en las frecuentes desgracias que ocurren en las explotaciones, aunque aquéllos no tengan arte ni parte? Y si eso se generaliza, no sabemos qué Ingeniero de distrito podrá vivir tranquilo donde haya centenares de minas y de fábricas en trabajos.

El asunto tiene gravedad, y nos permitimos someterlo á la consideración de nuestros compañeros, pues no creemos fuera de lugar que todos los Ingenieros, de común acuerdo, acudan á su Jefe el Sr. Ministro de Agricultura en demanda de que el Gobierno dicte alguna resolución que aclare tan peligroso equívoco.

BASES DE LA SOCIEDAD DE FUNERALES

DE LOS

INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

1.^a La Sociedad de Funerales de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tiene por objeto la mutua prestación de auxilios entre los asociados durante sus enfermedades graves, y en el caso de su fallecimiento, el abono de los gastos que éste ocasiona, á fin de proporcionar á las familias algún alivio en tan doloroso trance, cuidando al propio tiempo de que el entierro y funerales se verifiquen con el conveniente decoro.

2.^a Sólo podrán pertenecer á la Sociedad los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Los Ingenieros que perteneciendo al Cuerpo sean expulsados de él, perderán todos los derechos que se consignan en estas Bases, y cesarán en las obligaciones que en las mismas se imponen, devolviéndoseles las cuotas que hubieren abonado antes de la expulsión.

Al terminar la carrera serán invitados todos los Ingenieros de Caminos á formar parte de la Sociedad, pudiéndolo verificar en cualquier época los que lo soliciten, mediante el pago de *cincuenta pesetas* por cada año completo que hubieren dejado transcurrir sin solicitar su ingreso.

3.^a Los asociados contraen la obligación de abonar las cuotas que se les repartan, con el objeto de que la Sociedad pueda destinar la cantidad de *dos mil pesetas* para el entierro y funeral del Socio que falleciere.

Si los gastos ocasionados no alcanzasen á la cantidad antes citada, la familia del Socio fallecido percibirá el sobrante que resultare, siendo, por el contrario, de su cuenta el exceso que se origine en el caso de que dicha familia disponga dar mayor importancia á aquellos actos.

4.^a Desde el momento en que un Ingeniero asociado se halle gravemente enfermo, todos los demás asociados residentes en la misma población deberán ofrecerse á la familia para coadyuvar á su asistencia, alternando en ésta si fuese admitido su ofrecimiento. Si el asociado careciese de familia en la población, la expresada asistencia será obligatoria; y, en todo caso, deberán también los asociados contribuir con su auxilio y presencia al mayor decoro y solemnidad de los actos religiosos que el peligrar en que se encuentre la vida del enfermo ó el fallecimiento de éste hagan necesarios.

5.^a Cuando fallezca un asociado, todos los demás residentes en la población deberán acompañar el cadáver al cementerio y los Jefes del servicio de Obras públicas procurarán la asistencia al mismo acto del mayor número posible de individuos del perso-

nal á sus órdenes. En el caso de que el Jefe no perteneciere á la Sociedad, será invitado para que preste su cooperación. La Sociedad procurará organizar, de acuerdo con la familia y las representaciones de otros Cuerpos ó colectividades á que pertenezcieren el difunto, tanto la conducción del cadáver como los demás actos funerarios, de modo que en todos ellos tengan los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, la debida representación.

6.^a La Sociedad será dirigida y administrada por una *Comisión* elegida por los asociados y compuesta de un *Inspector general*, Presidente; dos *Jefes* y tres *Ingenieros*, uno de los cuales desempeñará el cargo de *Tesorero* y otro el de *Secretario*.

7.^a La Comisión se renovará parcial y anualmente, de modo que al finalizar un año cesen la mitad del número de sus individuos, ejerciendo así cada uno el cargo durante un período de dos años.

8.^a Para efectuar esta renovación, que ha de tener lugar en uno de los diez últimos días del mes de Diciembre, el Presidente de la Comisión remitirá á los asociados, con la anticipación conveniente, la lista de elegibles, expresando el número de individuos que han de ser elegidos. El voto de los asociados se hará constar por medio de candidatura firmada que los mismos dirigirán al Presidente de la Junta Consultiva, ó entregarán personalmente al verificarse el escrutinio, acto al cual podrán asistir todos los Socios que lo estimen conveniente.

9.^a El Presidente de la Junta Consultiva y la Comisión constituirán la Mesa, la cual, después de verificado el recuento de votos, proclamará Vocales á los Ingenieros residentes en Madrid que reúnan mayor número.

10. Dentro de los diez primeros días del mes de Enero se reunirán los individuos de la Comisión que hayan de continuar en sus cargos, los salientes y los nuevamente elegidos, dando á estos últimos posesión el Presidente que lo haya sido el año anterior. En la misma reunión, la Comisión presentará las cuentas, que serán remitidas, para su examen, al Presidente de la Junta Consultiva, el cual las aprobará ó hará los reparos que estime convenientes, previo el informe de dos Ingenieros designados por el mismo. El Presidente de la Comisión comunicará á todos los asociados el resultado de dicho examen de cuentas y la toma de posesión de los Vocales elegidos. Si ocurriese el caso de que el Presidente de la Junta Consultiva no perteneciese á la Sociedad, ejercerá las funciones que en esta base se le asignan el Inspector general asociado y en activo servicio, de mayor categoría.

11. El cargo de individuo de la Comisión será obligatorio para todo asociado residente en Madrid; pero no podrá ser reelegido el que ya lo hubiese desempeñado dentro de los seis años anteriores. El cargo de Presidente no se podrá ejercer más que una vez.

12. Las obligaciones de la Comisión son: 1.^a Organizar cuidadosamente, dentro de estas Bases, su gestión y administración interior.—2.^a Efectuar, con la mayor solicitud posible, las gestiones necesarias para el cumplimiento de las bases cuarta y quinta.—3.^a Acordar los repartos que se hayan de verificar entre todos los asociados, para que resulte siempre en caja una cantidad que no sea menor de *dos mil pesetas*.—4.^a Recaudar los ingresos, respondiendo de los mismos; formar las cuentas, hacer los pagos y liquidaciones de gastos que, con todos los justificantes, presentará oportunamente á la aprobación del Presidente de la Junta Consultiva.—5.^a Dirigir á los asociados los avisos y advertencias necesarios; admitir y dar de baja á los asociados con arreglo á estas Bases.

13. El Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia será el Delegado ó Representante de la Comisión, cuando fuere asociado, aun cuando resida en aquella otro de mayor categoría. Cuando no lo fuere, representará á la Comisión el más antiguo de los asociados residentes en la capital.

14. Dicho Delegado tendrá el cargo de recibir y girar al Tesorero de la Comisión las cuotas que le sean satisfechas por los Ingenieros de su provincia dentro del mes siguiente al aviso de