

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

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

Redactor-Presidente..... Ilmo. Sr. D. Federico Rivero O'Neale, Inspector general del Cuerpo.
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 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.

TERCER DEPÓSITO

Después de escrito nuestro artículo anterior, hemos leído con sorpresa en *Heraldo de Madrid* la siguiente noticia:

«Dictamen técnico.—Un voto particular.

Se confirman las noticias que dimos hace dos días

La Comisión técnica encargada de estudiar las causas originarias del hundimiento causó tantas desgracias, ha terminado su labor, y es posible que á estas horas estén ya en poder del Juez especial, Sr. Gullón, los documentos suscritos por los individuos que forman aquélla.

Y decimos documentos, porque, según parece, no ha habido á última hora unanimidad en el juicio que el asunto les merecía, y se han dividido, sustentando opiniones distintas: de un lado, los Coroneles de Ingenieros Sres. Marvá y Pérez de los Cobos y el Director de la Escuela Superior de Arquitectura, y de otro el Inspector de Caminos Sr. Arévalo y el Ingeniero del mismo Cuerpo Sr. Arenas.

Difícil, casi imposible, es averiguar lo que unos y otros dicen en sus respectivos dictámenes, por la reserva que deliberadamente guardan hasta entregarlos al Juez.

Sin embargo, por impresiones recogidas en los Círculos donde se ha seguido la marcha de esta cuestión con vivísimo interés, algo podemos adelantar, en la seguridad casi absoluta de que será corroborado al hacerse públicos los dictámenes.

Los Sres. Marvá, Pérez de los Cobos y Director de la Escuela de Arquitectura no han modificado por los últimos hundimientos el juicio que desde el comienzo les mereció la catástrofe. No dan importancia, ó si la dan es escasísima, á la dilatación del hierro por el calor, no admitiendo, por tanto, que fuese la causa determinante del hundimiento.

Parece que creen y sostienen que el hundimiento se produjo por rotura de un elemento que no pueden precisar, rotura que pudo causarse por empujes horizontales, por deficiencias en la mano de obra y por ser la carga de las pruebas excesiva, pues si juzgan aceptables las cargas de cálculo, estiman exageradas las de prueba.

Los Sres. Arévalo y Arenas defienden, en cambio, como causa primordial de la catástrofe, la dilatación del hierro por el calor, pues si bien el hierro empleado en la cubierta que se hundió por no estar ya á la intemperie, no pudo sufrir las modificaciones que se han notado en el que entraba en las últimas construcciones hundidas, debieron ser suficientes para que los empujes horizontales, las cargas desiguales ú otras causas que en otro caso no hubieran producido ningún efecto, fueran bastantes para determinar el hundimiento.

Esos son, según nuestros informes, los puntos principales de los dictámenes, que constituyen estudios completísimos y extensos del difícil problema llamado á resolver.

De todos modos, aunque las conclusiones no son absolutamente terminantes, serán suficientes para deducir determinadas responsabilidades.»

Hemos dicho antes que habíamos leído con sorpresa la noticia transcrita, pues lo que menos podíamos imaginar era que hubiese disenso entre los técnicos sobre si há lugar á tomar en consideración ó no la influencia de la temperatura, cuando tan á la vista están los efectos de ésta en las vigas caídas el

día 6 del corriente, y tan fácil era, en vista de los datos anteriores tomados sobre el terreno, averiguar la relación que pudiera existir entre los dos hundimientos.

Deseamos vivamente, por tanto, conocer las razones en que se han apoyado los que no opinan como nosotros, para someterlas á detenida crítica, pues en cuestiones técnicas el fallo definitivo lo dicta el convencimiento de todos los que se ocupan de ellas.

REVISTA EXTRANJERA

El obstruccionismo, nueva forma de huelga en los ferrocarriles italianos.—(Extractado del «Bulletin du Congrès International des Chemins de fer»).

Durante siete días, desde el 26 de Febrero hasta el 4 de Marzo último, se ha presentado en los caminos de hierro italianos esta nueva forma de huelga, que consiste en una mala voluntad persistente disfrazada con el pretexto de una aplicación estricta de los reglamentos y que se traduce en grandes entorpecimientos y retrasos en el servicio.

En 1902 las tres grandes Compañías del Mediterráneo, Adriático y Sicilia, concesionarias hasta 1905 de la explotación de los ferrocarriles de propiedad del Estado, se encontraban en desacuerdo con su personal, que, conducido por agitadores, exigía con amenazas de huelga mejoras en los salarios, garantías en su carrera y un reglamento nuevo que disminuyese los castigos y concediese vacaciones, etc., etc.

El Gobierno, que debía volver á entrar en posesión de las líneas en 1.º de Julio del año actual, estaba decidido á evitar la huelga á todo trance, y para conseguirlo acudió á la *militarización*, es decir, á llamar al servicio militar á todos los empleados sujetos á él, y á incorporarlos á los regimientos sólo nominalmente, dejándolos en el servicio que antes tenían, con la única diferencia que entonces el abandono del destino es una desertión y queda sujeto á las consecuencias más graves.

Ya en otra ocasión se había impedido una huelga por este procedimiento, y lo mismo pasó en la de que estamos hablando. Pero el Gabinete Zanardelli Giolitti, por ser consecuente con sus principios liberales, tuvo una conferencia con una representación del personal, presidida por el Diputado socialista Turatti y otorgó algunas concesiones, que fueron aceptadas por las Compañías y temporalmente por el personal, el cual dejó para el 30 de Junio de 1905 la persecución de sus fines más ampliamente.

Pero viendo que el Gobierno estaba bastante inclinado á asumir la explotación por administración de sus líneas y temiendo que se adelantase en presentar al Parlamento los reglamentos de servicio, empezaron á trabajar á mediados de 1904 y consiguieron ser recibidos, en 2 de Diciembre dedicho año, por el Presidente Giolitti y por el Ministro Tedesco, quienes escucharon

sus pretensiones, prometiendo estudiarlas y satisfacerlas dentro de la equidad y de los recursos del presupuesto, pero rehusando entrar en convenios con la comisión del personal.

Después de varios entorpecimientos, fué presentada la ley conteniendo concesiones en favor del personal, que representaban varios millones anuales y el arbitraje obligatorio para todos los conflictos que pudieran surgir entre el Gobierno y sus empleados; pero añadiendo sanciones penales contra los instigadores de huelgas, comprendiendo, además de prisión temporal de un mes á un año, la pérdida de los derechos pasivos, y contra los adheridos no instigadores la facultad de hacerles perder sus derechos pasivos y de rebajarles de categoría.

Descontenta la Comisión de agitación con estas bases, resolvió entrar en lucha con el Gobierno. Pero descartando la huelga, se decidió por el obstruccionismo.

En cuanto al modo de llevarlo á la práctica, se verá en algunos ejemplos:

El reglamento prescribe hacer las maniobras en las estaciones á pequeña velocidad, pues se exagera la lentitud. Prohíbe subir y bajar en marcha y hacer los enganches y desenganches de los coches en movimiento, pues exagerando estas precauciones se consigue triplicar el tiempo que de ordinario exigen las maniobras.

Los Inspectores tienen obligación de reconocer los trenes antes de su salida, y con pretexto de que el reconocimiento sea minucioso, se hacen salir todos los trenes con retraso. Con el más fútil pretexto se hace desenganchar un coche en el último momento, aumentando mucho el retraso conseguido.

El maquinista hace pesar á su vista el carbón que se le entrega, y una vez el tren en marcha, se las arreglan él, el fogonero y los guarda-agujas para que todo sean causas de entorpecimientos y retrasos.

Todo se resiente: las estaciones que apenas son suficientes en tiempos normales, sufren acumulaciones de mercancías; no hay vías bastantes para el servicio de formación de trenes; todos los cruzamientos de trenes se perturban y marchan éstos sin horario fijo.

Se comprende el aumento de trabajo y de responsabilidad que pesa sobre el personal de las estaciones, y cómo habrá tenido que sacrificarse para evitar accidentes durante el obstruccionismo.

Todos los esfuerzos de las Compañías se concentraron en el servicio de viajeros, y destacando funcionarios especiales en todos los puntos importantes, y gracias al concurso eficaz de los Jefes y Subjefes de las estaciones (que no habían hecho causa común con el personal inferior), se consiguió casi regularizarlo; pero á expensas del servicio de mercancías, cuya admisión tuvo que ser suspendida en no pocos casos, sobre todo en las poblaciones importantes. En algunas de ellas, Milán, por ejemplo, llegó á ser tal la escasez de carbón, que muchos establecimientos industriales estuvieron á punto de cerrar y despedir los obreros; pero esto se pudo evitar suministrando carbón del acopiado por las Compañías ferroviarias.

El primer remedio para el obstruccionismo consiste en la incesante vigilancia del personal, que en presencia de sus jefes no siempre se atreve á dejar ver su mala voluntad.

El segundo, estriba en aplicar también los reglamentos con el mayor rigor; imponiendo por todas las faltas, por mínimas que sean, los castigos reglamentarios.

El tercer remedio, consiste en trasladar á los agitadores, alejándoles de los grandes centros donde su influencia es más perjudicial.

Pero el remedio más eficaz son las consecuencias del obstruccionismo mismo.

En lo referente al servicio de viajeros, el personal se ganó de tal modo la antipatía del público, que, para evitar disputas y aun violencias personales, no tardó en prescindir casi completamente del obstruccionismo en el despacho de los trenes de viajeros.

Pero tanto en este servicio como en el de las mercancías, el obstruccionismo produce tal aumento de trabajo en el personal mismo, que éste, faltó además de los estímulos del entusiasmo excitado en mítins y discursos en las huelgas ordinarias, se cansa pronto, y el obstruccionismo se apaga por falta de combustible.

Además, las consecuencias cargan muy desigualmente sobre los trabajadores, porque ninguna molestia acarrea á un guarda-agujas el retrasar en media hora á una máquina que debe entrar en el depósito, pero el maquinista y el fogonero sufren una prolongación equivalente del tiempo de servicio; y de diferencias tales surgen disputas que debilitan también al obstruccionismo.

El público y la prensa casi por unanimidad condenaban el procedimiento. Encontraban casi preferible la huelga, por estar libre del carácter hipócrita y cobarde de un sistema que no debe exponer al personal á castigos ni represalias, á pesar de permitirle desorganizar todo el servicio.

Una enfermedad seria y muy real de Giolitti, le obligó á presentar su dimisión en 4 de Marzo, originándose una crisis total. La Comisión del personal aparentó interpretar esto como una victoria y aprovechó la ocasión para salir de una situación insostenible.

Una parte del público y de la prensa, creyendo ó aparentando creer, que el obstruccionismo consistía sólo en la aplicación estricta de los Reglamentos, los ha declarado absurdos, puesto que á tales resultados conducen; pero olvidan los que tal dicen, que ese reglamentarismo no era más que un pretexto para disimular la mala voluntad que del mismo modo hubiera dificultado otro servicio cualquiera á que se aplicara.

Si los cocheros, bajo pretexto de evitar atropellos, fueran al paso en todas las calles concurridas y en todos los cruces de calles, el público estaría muy mal servido.

Si los cajeros de los Bancos examinasen minuciosamente y una á una las monedas y billetes que se les entregasen, pronto sería interminable la cola del público en las taquillas, y en ninguno de estos casos se podría culpar de absurdo á ningún Reglamento.

HUNDIMIENTO EN EL TERCER DEPÓSITO

De la revista *Arquitectura y Construcción*:

«La resonancia alcanzada por la enorme catástrofe ocurrida en Madrid, con motivo del hundimiento del tercer Depósito, impone la actualidad de esta materia. Nada es, sin embargo, en mi sentir, más pernicioso que tratar estos asuntos bajo la impresión del momento, cuando el ánimo apenado no consiente la serenidad del juicio, y la falta de datos y de reflexión lo exponen á error en momentos supremos.

Pueden haber concurrido en el hecho responsabilidades varias; pueden, á pesar de lo que se dice y se comenta, no existir tales responsabilidades. Sólo un estudio muy concienzudo y detenido, practicado con imparcialidad é independencia, para sustraerse lo mismo al influjo personal de los que intervinieron en las obras que al influjo colectivo de la falsa opinión populachera, puede acreditar lo que haya de cierto en el asunto, desglosando debidamente lo que es imputable á la responsabilidad humana, y lo que en manera alguna debe serlo.

Al registrar en estas páginas el hecho infausto, que me causa como á todos los españoles dolor vivísimo, he de hacer constar el concepto depresivo que para la ilustración pública se desprende del inconsiderado afán en acusar desde el primer momento, sin pruebas fehacientes, á los facultativos que intervinieron en el trabajo. Más respeto merece la labor intelectual que ellos, como todos los demás que hemos tenido la fortuna de no hallarnos en semejantes casos, realizamos; y el hecho de ser