

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACION TECNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

DON ALEJANDRO OLANO

Víctima del deber, en el ejercicio de su profesión, ha fallecido en circunstancias trágicas el reputado Ingeniero de caminos, canales y puertos, D. Alejandro Olano. La noticia ha producido honda emoción entre los compañeros, en cuanto el telégrafo la ha transmitido. Su fama de experto Ingeniero había sido justamente conquistada; con su muerte ha sufrido el Cuerpo una gran pérdida.

En otro número publicaremos el artículo necrológico, hoy recogemos en nuestras columnas la noticia de la catástrofe con los comentarios que a raíz del suceso ha publicado el periódico *El Comercio*, que demuestra la simpatía que sentían en Gijón por el Sr. Olano:

«Imposible, presa nuestro ánimo de pena hondísima, exteriorizar con toda la fuerza íntima de nuestra sinceridad, la impresión dolorosa que en todo Gijón produjo la noticia terrible de que el joven y culto Ingeniero de las obras del Musel, D. Alejandro Olano, había perdido la vida en el cumplimiento de su deber, y de que cuatro obreros acaso hayan corrido igual infortunada suerte.

Al escribir estas pobres cuartillas de homenaje al distinguido Ingeniero y al amigo cariñoso, quisiéramos ser tan justos para encomiar sus merecimientos, que no atinamos a expresar los elogios, porque como han de ir envueltos en lágrimas, pierde entusiasmos la enumeración de méritos con la negrura de la inmensa desgracia.

Procuramos serenar nuestro espíritu, que se rebela contra la verdad del infortunio, y la pluma camina nerviosa e incierta. No es posible que bajo el peso de una impresión tan triste pueda el pensamiento aspirar a una completa coordinación de ideas.

Digamos ante todo que D. Alejandro Olano ha muerto en pleno momento de trabajo. No quiso dejar que la grúa Titán quedara a merced de la inclemencia del temporal que se había desencadenado ayer con fuerza avasalladora, y dispuso que fuera acercada a tierra, y él mismo dirigió la operación. No quiso dejar solos en el peligro a los obreros de la brigada, y pereció como jefe al frente de las tropas, formando en el primer puesto de la lucha y del trabajo.

A la hora en que escribimos estas líneas, la única desgracia cierta, el único cadáver que ofrece el infortunio es el de ese me-

ritísimo Ingeniero, que si con su vida de inteligencia y laboriosidad honró al Cuerpo técnico a que pertenecía, con su muerte valerosa y de trágica abnegación lleva un timbre más de gloria a ese Cuerpo de Ingenieros, que en aras del progreso lleva sacrificadas muchas vidas, compartiendo los azares y peligros con los más humildes proletarios a sus órdenes.

Encargado el Sr. Olano desde hace algún tiempo de la dirección de las obras del Musel, cuyas dificultades de ejecución son muchas, había mostrado un grandísimo interés por el puerto, por lo que se hacía acreedor a la gratitud de los asturianos en general, y particularmente de los gijoneses. Mucho laboró el Sr. Olano en esas obras, grandes estudios hizo, siendo notabilísima la Memoria que sobre el Musel publicó ha poco, pletórica de ciencia, rebotante en datos, y francamente optimista en cuanto al glorioso porvenir del puerto.

Su actividad corría parejas con sus talentos, y en los pasados meses había dado a las obras un avance importantísimo.

Puede decirse que no vivía más que para el Musel, donde tenía puestas todas sus aspiraciones y cariño de profesional meritísimo. Víctima ha sido de su celo y de su gran interés por este puerto. Le consagró toda su fuerte y valiosa voluntad y le entregó hasta la vida. No se puede hacer más, por lo que más se ame.

Nada somos ni valemos para juzgar a D. Alejandro Olano como técnico; pero sí estamos en el deber de gratitud de rendir a su cadáver los honores del público reconocimiento por el rasgo y el gesto que ese desenlace triste lleva dentro de sí. Se puso a la vanguardia de sus obreros. El mar inclemente, al que ponía diques con su inteligencia, ganando tranquilidad y abrigo seguro para los buques, le segó la vida en un arranque de furor. ¡Cómo no descubrirnos, con el espíritu acongojado ante el cuerpo inerte del Ingeniero noble e ilustrado!

Poseía D. Alejandro Olano una cultura extensa no sólo en su carrera, sino también en otros ramos del humano saber. Espíritu delicado era un idólatra de las bellas artes, poseyendo en música vastos conocimientos, por lo que se le tenía en el concepto de uno de los más distinguidos *amateurs* del arte divino. Con esto daba pruebas de lo exquisito de sus aficiones, y de lo delicado de su alma que tenía la fortaleza de las bien templadas, y la sentimentalidad de las bien dirigidas.

No sólo, pues, por las circunstancias especiales que concurrieron en esa desgracia, sino también por los méritos personales del Sr. Olano, se comprende el dolor intensísimo que de todo se apoderó al conocerse hecho tan luctuoso.

Con muchas y sinceras amistades contaba en esta villa el finado y su familia distinguidísima, á la que en estos momentos le rodea el afecto cordialísimo de todo el pueblo de Gijón.

Nos faltan palabras para pintar el dolor inmenso, inenarrable, de la esposa cariñosísima, envuelta hoy, trágica é inconsolable, en las tocas de una viudez prematura. Hemos sorprendido á la dama en aquellos sus momentos de incertidumbre, cuando acudía á la Casa de Socorro en demanda de noticias acerca del estado de su esposo. Era la estatua del dolor, y su amante corazón luchaba entre el pesimismo de esa fuerza del cariño que forja la mayor desgracia y al propio tiempo quiere pensar en que el infortunio no sea tan horrible. ¡Lucha espantosa que puso lágrimas en cuantos presenciaban aquella escena inenarrable!

No son propias de estos accidentes funestos las frases vulgares de pésame y condolencia. Ante el llanto copioso de la esposa sin consuelo, de los hijos afligidos y del hermano atribulado, sólo cabe el silencio discreto. Las palabras no tienen eficacia para amenguar el dolor intenso y profundo que llega súbitamente, como una explosión de amargura.

Mas no queremos dar fin á estas líneas necrológicas, endebles é inconexas, sin poner sobre el cuerpo exánime del amigo bueno y del ciudadano íntegro, las flores de nuestro recuerdo, y sin expresar á la familia infortunada el hecho positivo de que todo Gijón les acompaña en su pena; porque como ya dijimos, se trata de un Ingeniero que llevaba con amor y gran fe la dirección de unas obras en las que este pueblo cifra la apoteosis de su grandeza, y de un hombre de gran temple de alma que ha muerto al lado de sus obreros, ocupando el primer puesto de peligro.

Como sudario honroso cubren el cadáver de D. Alejandro Olano la admiración pública y la gratitud honrada de todos los asturianos.»

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, interpretando el sentimiento de los Ingenieros de caminos, hace suyas esas frases de sincero pésame por tan sensible pérdida, y compartiendo la pena que sufre en estos momentos su distinguida familia, dedica un respetuoso recuerdo á su apreciado compañero.

Descanse en paz tan digno Ingeniero.

El teléfono en el servicio de los trenes

EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Grandes progresos se han realizado desde hace cuatro años en los Estados Unidos de América, en la aplicación de la telefonía para el cambio de comunicaciones relativa á la marcha de los trenes (1).

Durante cerca de sesenta años, desde que se implantó en el servicio de la Erie Railroad, por Ch. Minott, la telegrafía, fué el único procedimiento empleado para la transmisión de las comunicaciones; durante este largo tiempo adquirió tal grado de perfeccionamiento, que, á pesar de las ventajas que parecía presentar la telefonía, no hubiese sustituido á la telegrafía si circunstancias fortuitas no hubiesen exigido su adopción.

Aparte de algunas tentativas aisladas, como la del North-Eastern Railroad, en 1883 (1), del Lake Erie, Alliance et Wheeling Railroad, etc., el teléfono no había sido aplicado en ningún caso en el servicio de comunicaciones; fuera de las relaciones telefónicas generales, sólo se utilizaba en los caminos de hierro, para asegurar el movimiento en las estaciones de término, en las secciones próximas á éstas y para aplicaciones de un carácter especial, como el establecimiento de comunicaciones entre la estación y la red pública (2), para el servicio de viajeros.

Al final de 1906, una nueva tendencia se manifestó entre las grandes Compañías americanas; muchas de ellas habían tropezado con serias dificultades para encontrar el personal telegrafista necesario, y se notó que la habilidad profesional de los agentes disminuía sensiblemente; se sabe que, en contrario de lo que generalmente hacen los países europeos, las Compañías americanas no se encargan, como las de aquellos países, de formarse ellas mismas un Cuerpo de telegrafistas, reclutándolos directamente entre los jóvenes que salen de las escuelas prácticas especiales; la profesión, además, necesita mayor número de individuos, porque los métodos de trabajo están basados principalmente para el empleo del Morse, cuyo rendimiento es menor que el de los aparatos usados en América.

Un decreto del Consejo federal limitando á nueve horas el descansodiarío del personal del servicio agravó más la situación; para poder hacer frente á las exigencias creadas con este motivo era preciso aumentar en un tercio los efectivos, es decir, que hubiese sido necesario crear por lo menos 15.000 telegrafistas más; era imposible el poder reclutar número tan excesivo, y el gasto hubiese sido tan grande, que las Compañías no estaban en estado de poder soportarlo.

En estas condiciones fué cuando las Compañías de ferrocarriles pensaron en adoptar la telefonía, ajustándola en lo posible á los métodos de trabajo puestos en práctica con la telegrafía; la primera instalación se ejecutó en Octubre de 1907 por la Compañía del New-York Central, entre Albany y Fonda, ó sea sobre una distancia de 64 kilómetros; poco después el ferrocarril de Burlington instaló igualmente circuitos de telefonía en una sección de doble vía, luego en varias de línea única, y debido al éxito obtenido con estas primeras instalaciones se extendió rápidamente el empleo del teléfono; hoy este sistema se aplica en los Estados Unidos (3) en 34.885 millas (56.140 kilómetros) de líneas, y en el Canadá en 14.000 millas (22.530 kilómetros) aproximadamente; muchas de las grandes Compañías lo emplean ya como único procedimiento: la Canadian Pacific Railway emplea unas 3.955 millas (6.365 kilómetros) de líneas; la Atchison, Topeka et Santa Fe, 3.844 millas (6.186 kilómetros); la Great Northern, 3.881 millas (6.245 kilómetros); la Illinois Central, 2.550 millas (4.104 kilómetros); la Chicago, Burlington et Quincy, 2.383 millas (3.835 kilómetros); la Chicago, Rock Island et Pacific, 2.248 millas (3.618 kilómetros); la Pennsylvania, 2.137 millas (3.439 kilómetros), etc.

El problema que ha sido preciso resolver era, sin embargo, de lo más complejo; como puede uno darse cuenta es examinando de qué manera estaba tan normalmente asegurado con la telegrafía el servicio de expedición de los trenes.

Toda línea de ferrocarril en los Estados Unidos se reparte en un cierto número de divisiones y el servicio en cada una de ellas lo regula un «dispatcher»; éste tiene toda la responsabilidad de la

(1) C. I. H. Woodburg, «The application of the telephone to railway service» (*New England Street Railway Club*, Boston, 31 Enero 1907; *Electrical Review*, 23 Febrero 1907, pág. 301). K. W. Endres, «Telephone train dispatching» (*Electrical Review*, 22 Octubre 1910, pág. 856). G. K. Heyer, «Telephone train dispatching» (*Telephone Society*, Boston, 28 Abril 1911; *Electrical Review*, 26 Mayo 1911, pág. 1.005).

(1) G. Brown, «Some recent developments in railway telephony» (*Proceedings of the American Institute of Electrical Engineers*, Abril 1911, página 631).

(2) *Electrical World Magazine*, 1906, pág. 337.

(3) «Statistic of telephone train dispatching» (*Bulletin de l'Interstate Commerce Commission: Electrical Review*, 17 Junio 1911, pág. 1.228).