

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.

Las carreteras del porvenir.

Tal es el título del tema que para la especialidad de la carretera de los Ingenieros de caminos, canales y puertos se ha señalado en el concurso abierto el corriente año de 1913 por el Instituto de Ingenieros civiles, concurso al que pueden acudir, y deben hacerlo, todos aquellos compañeros que hayan tenido ocasión de estudiar á fondo esta vital cuestión, que hoy se halla sobre el tapete como una de las que indudablemente influirán en el porvenir de la Nación.

Estudiado el problema con verdadero cariño, mediante la exposición del «Programa completo y razonado de las condiciones técnicas al que deben satisfacer las carreteras, dado el probable y considerable aumento de los vehículos automóviles que por las mismas han de circular», y adicionándolo con el «procedimiento económico-administrativo para su gradual transformación total ó parcial» se dará un paso de gigante, mediante el que desaparecerá el clamoreo general de queja contra el deplorable estado de conservación de cerca del 50 por 100 de las carreteras, cuya longitud, por el gran desarrollo que han alcanzado, no está relacionada armónicamente con los créditos que hace muchos años vienen consignándose para la debida conservación del perfil de rodadura de las carreteras.

A juicio del que suscribe, y es una opinión particular adquirida en los seis meses que llevo desempeñando la Jefatura de esta provincia, tiene que ser muy íntima la relación de las dos partes del tema, pues por falta de esa intimidad estamos padeciendo el mal á que se trata de poner remedio.

El procedimiento económico-administrativo tiene que plantearse, quizá en primer lugar, y una vez asegurados los créditos necesarios, al ejecutarse las reparaciones, que es también lo primero, después aplicar, al darse el perfil á las carreteras, aquellos materiales que en cada provincia hayan dado el mejor resultado, dentro de los precios máximos susceptibles de abonarse por unidad de obra, así como dibujar (y valga la frase) al realizarse los trabajos graduales de reparación y conservación, aquella sección transversal ó perfil que resulte más conveniente para los vehículos de mayor frecuentación, tendiendo, por regla general, á reducir los antiguos bombeos del firme hasta el límite que lo permita su saneamiento, y suprimiéndolos de hecho en las curvas de la carretera á partir de determinado radio mínimo, verificándose los empalmes de las rectas y curvas gradualmente, como si

se tratara en todo del perfil longitudinal de una vía perfeccionada (ferrocarril ó tranvía) de una gran latitud ó ancho (el del firme de la carretera, según su orden).

Con la circular que en 26 de Mayo último se ha cursado por la Dirección general de Obras públicas á las Jefaturas de servicio, en las provincias en que ha sido procedente, se ha iniciado realmente la base para el «procedimiento económico-administrativo», que no cabe duda ha de ser sancionado oficialmente, para que puedan recabarse los créditos indispensables si se quiere hacer algo práctico en esta materia.

De las tres relaciones que comprende el «Plan de los ocho años» de obras excepcionales y necesarias, si ha de salirse del círculo vicioso en que se encuentra la cuestión, es indudable que la núm. 3, ó sea «Gastos de conservación de carreteras», tiene excepcional importancia, constituyendo el verdadero punto que ha de estudiarse en el tema de que se trata las cuatro primeras partidas, que con las tres que siguen (de menor importancia), integran el coste ó gasto medio anual de conservación normal de un kilómetro de carretera.

La normalización del personal fijo, poniéndonos en la realidad de las cosas, esto es, observando que con dos pesetas al día es muy difícil la vida en la actualidad, en cuanto el peón caminero llegue á tener familia, y en relación con ello el jornal del capataz, son dos factores que, unidos á la extensión que puede ser atendida regularmente, y que es forzoso reducir la que hoy tienen asignada, dan lugar á que el aumento del gasto por kilómetro, por este primer concepto, exceda en un 50 por 100, como minimum, del que resulta para el gasto actual.

Si á esto se agrega la conveniencia de estimular el servicio con algunos premios anuales, aunque sean módicos, y que correspondan siquiera al 5 por 100 del personal, puede decirse que queda esta parte de la cuestión planteada en forma, que quepa exigir, y con rigor, el exacto cumplimiento de las obligaciones respectivas, consignadas en los Reglamentos y las que pudieran consignarse todavía, pues hay que confesar que, dentro de la situación harto crítica en que se encuentra, por regla general, el personal fijo encargado del servicio de las carreteras, no hay más remedio que transigir en aquellos casos en que es evidente muchas veces y posible en las demás, la coincidencia de los motivos que suelen alegarse, y que dependen de lo dicho: de la miseria en que se halla, como alucinado, el citado personal.

Mil detalles han llegado á conocimiento del que suscribe que corroboran esta situación, y á la que no es ajena, casi siempre, cierto despego ó inquina que se tiene á todo aquel que representa algún signo de autoridad ó delegación de la misma, sobre todo si

el peón ó capataz son extraños á la zona en que aparecen de pronto prestando sus servicios, que la gente del país se empeña en que correspondían á ellos, considerando al servidor del Estado como un intruso, que saben viene acosado por la necesidad, aprovechándose de esta desdichada circunstancia para declararle el «boycotage» en todas sus relaciones. Un hombre en estas circunstancias, y los hay bastantes, no le queda otro recurso que esquivar el choque, si es prudente, con el peligro de faltar á lo que no debe, al Reglamento, ó pedir un traslado á otra zona, á la que le persiguen las deudas contraídas, para atender á las cuales vuelve á quedar en situación poco airosa, y que nada dignifica ó enaltece su cargo, sin poderse evitar que rehuya el trato con sus vecinos ó compañeros, etc., etc.

Por todo ello, no hay otro camino para evitar todos estos inconvenientes que, en suina, redundan en perjuicio del estado de conservación de las carreteras, y lanzarse paulatinamente á remunerar al personal y estimular sus servicios, todo lo cual ha de proponerse por cada Jefatura, al señalar las dos primeras partidas, de las siete que integran el gasto por kilómetro.

La 3.^a partida, valor de los metros cúbicos que por kilómetro han de acopiarse normalmente en una carretera, es una cifra que se halla íntimamente relacionada con la calidad de los materiales disponibles en cada provincia, y con la sección ó perfil tipo que haya de adoptarse. Adicionada esta partida á la que sigue de jornales, materiales, alquileres de máquinas, útiles y herramientas, su total parcial habrá de aproximarse, sensiblemente, según los cálculos hechos para esta provincia, al que integran las dos primeras partidas, de suerte que entre las cuatro se llegue, próximamente, al 96 por 100 del gasto por kilómetro, aproximadamente á razón de un 48 por 100 cada uno de los dos pares de grupos ó partidas citadas, restando ya un 3 por 100 para la última partida ó 7.^a (Indemnizaciones), y el 1 por 100 final para los gastos menores de vivero, arbolado, impresiones, etcétera, etc.

En resumen, de los cálculos hechos para esta provincia, y que han sido remitidos á la Superioridad, se deduce que el promedio anual de «gastos de conservación» por kilómetro, durante los años 1914 á 1921, será de 570,29 pesetas, lo que viene á aumentar á más del duplo el gasto actual, que en 1913 se ha fijado en 231,31 pesetas, por haberse acordado aumentar en 17.000 pesetas la primitiva consignación de 207.064 pesetas para los 661 kilómetros que hay en la actualidad en la provincia, de los que 213 necesitan fuertes reparaciones, habiéndose propuesto que 138 lo sean por *contrata* (876.217,61 pesetas), relación núm. 1, y los 75 restantes por administración (289.500 pesetas), relación núm. 2, repartiéndose los trabajos en los ocho años citados y á razón, por tanto, de un promedio de 109.527,20 pesetas, relación núm. 1, y de 36.187,50 pesetas, relación núm. 2.

Como el término medio de la relación núm. 3 resultó de 426.292,45 pesetas, el sacrificio que los gastos de esta provincia exigirá al año, será de 572.007,75 pesetas.

JOSÉ DE UCELÁN

Orense 21 de Junio de 1913.



El problema del arbitraje obligatorio

EN LAS EXPLOTACIONES DE FERROCARRILES

ANTE LA SOCIEDAD DE ESTUDIOS LEGISLATIVOS DE PARÍS (1)

POR

MARCEL PESCHAUD

(Boletín de la Asociación del Congreso internacional de Ferrocarriles.)

Herteau, delegado general del Consejo de Administración de la Compañía de Orleans, ha combatido igualmente el proyecto de la Comisión. Dejando á un lado las graves objeciones de principio, que le parece que el proyecto puede promover, se ha fijado exclusivamente en los puntos de vista de la práctica. Su gran experiencia del servicio de ferrocarriles da una gran autoridad á sus observaciones.

En lo que se refiere á la conciliación y á las ideas directoras en que se ha inspirado la Comisión, se muestra completamente de acuerdo con ésta. Aprueba la idea de haber tomado como base la institución de los delegados elegidos del personal, en las condiciones que se fijaron de común acuerdo, en los primeros meses del año 1910, entre Millerand, entonces Ministro de Obras públicas, y las grandes Compañías francesas de ferrocarriles.

Las ideas fundamentales sobre que se estableció el acuerdo fueron: por un lado, el reconocimiento de la utilidad que representa el establecer relaciones directas y frecuentes entre los Jefes de servicios de las Compañías y los subalternos empleados á sus órdenes, y por otro lado, la necesidad de dar á estas relaciones el carácter de conversaciones de confianza y familiares, exentas de solemnidad, y, sobre todo, hacer de modo que cada delegado, dentro de lo posible, además de conocer personalmente las cuestiones que se han de tratar, esté directamente interesado. No debe considerarse la profesión de empleado de los ferrocarriles como si fuese una profesión única; el personal de una red se compone de un conjunto de diversas profesiones; existen guardaaguas, maquinistas, empleados de trenes, de estaciones y de vías; obreros de talleres, etc. Un maquinista, ó un Secretario de Sindicato, antiguo maquinista, sería completamente incompetente para tratar un asunto que se relacione directamente con el servicio de un empleado de estación. Ahora bien, nada es tan peligroso como la intervención de delegados personalmente desinteresados en las cuestiones de que se trate, y que sólo las conozcan por segunda mano. Con delegados de esta especie, provistos de un mandato imperativo, el acuerdo será generalmente imposible.

La organización instituida por las grandes Compañías francesas consiste en agrupar, por categoría y en cada localidad, los agentes ú obreros que tienen funciones y condiciones análogas de trabajo, con el fin de elegir, por cada grupo así constituido, un delegado encargado de conferenciar periódicamente con el Jefe del servicio local.

Por esta razón, en la red de la Compañía de Orleans, en los tres grandes servicios de explotación, de material y de tracción y de la vía, existen cerca de 900 delegados elegidos por los agentes y divididos en grupos profesionales y locales, como se ha explicado antes (agentes de trenes de tal estación, maquinistas de tal depósito, etc.) Cada uno de ellos tiene facultad para poder conferenciar con el Jefe del servicio regional una vez al trimestre; de hecho, estas conferencias suelen ser más frecuentes, porque, bien sea los Jefes de los servicios ó bien el mismo Director, aprovechando su paso por una estación, hacen llamar á los delegados, se informan de sus deseos, ó les encargan comunicaciones

(1) Véase el número anterior.