

# RECUERDOS PINTOESCOS DE MI VIDA PROFESIONAL

POR VICENTE MACHIMBARRENA, INGENIERO DE CAMINOS

## IV

### La Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles. — Descarrilamientos, choques y reclamaciones.

Los aires de Madrid me sentaron tan bien que no volví a dejarlos en el resto de mi vida. No me he propuesto, en estos artículos, relatar ésta, sino tan sólo algunos lances pintorescos de ella, en el ejercicio de la profesión.

Al cerrarse la Politécnica me encontré destinado a la Jefatura de la provincia de Teruel, que carecía entonces de ferrocarril; así que decidí dejar la visita a sus románticas momias para mejor ocasión.

El Director general de Obras Públicas era diputado a Cortes por dicha capital, y se había lamentado, según me dijo cuando fuí a ponerme a sus órdenes, de la inestabilidad de los Ingenieros de Caminos en su atrasada provincia, por lo que le era imposible trasladarme a otra mejor, y menos a Madrid, como aspiraba.

Me ví obligado a pedir la situación de supernumerario, en la que permanecí varios años, hasta que se presentó la oportunidad de que me destinaran a la Jefatura de Madrid, de la que fuí trasladado a una División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles.

Estas Divisiones eran muy codiciadas, yo creo que por el atractivo de los pases de ferrocarril y porque los Ingenieros podíamos viajar en *break*, lo que ilusiona, sobre todo en la juventud; pero como servicio de simple inspección, eran poco agradables, sobre todo desde que algunos jueces dieron en la manía de procesarnos. En la parte activa de la explotación de las vías férreas, directamente confiadas a las Compañías concesionarias, apenas teníamos intervención; así que los accidentes ferroviarios se hallaban fuera del alcance de nuestros medios de previsión, a pesar de lo cual no sabía si, al dormir una noche con la conciencia tranquila, por haber cumplido mis deberes, me despertaría a la mañana siguiente como presunto criminal de imprudencia temeraria por tolerar que las Compañías de ferrocarriles

dejaran correr sus trenes más de lo debido y sin las precauciones necesarias.

Estuvo a punto de ocurrirme este desagradable percance al establecerse la doble vía en la línea general del Norte, entre Medina del Campo y Valladolid, de cuya inspección estaba encargado. Descarriló el tren correo al poco tiempo de ponerse en explotación la nueva vía, y, milagrosamente, no ocurrieron desgracias personales. Acudí presuroso al lugar del accidente y quedé sobrecogido ante los efectos que produjo. Ví un carril que seguía unido a su contiguo por la brida, pero el otro extremo, que había quedado libre, perforó un coche de primera clase, y atravesando el suelo, el asiento y el techo, salía por arriba al exterior. Por ventura no viajaba nadie en este coche, y los que iban en tercera no sufrieron más que pequeños golpes, sin importancia. Por entonces se hizo tristemente célebre el bárbaro suelto del periódico *La Correspondencia de España* que, al dar cuenta de un descarrilamiento con muchas desgracias personales, dijo que, felizmente, la mayoría de los viajeros eran de tercera clase.

La prensa de Valladolid, al dar cuenta del descarrilamiento que antes he mencionado, pedía el procesamiento de los Ingenieros del Estado de la División de Ferrocarriles, recordando lo ocurrido con motivo de la catástrofe del puente de Torre Montalbo, sobre el río Najerilla.

Un juez populachero procesó al Ingeniero Jefe de la División, D. Eduardo Escalona, y a un Ayudante de Obras Públicas del mismo servicio. El asunto fué tratado con gran pasión en las Cortes, donde gustaban mucho este género de escándalos; pero como fué una persecución injusta, los Cuerpos de Caminos y de Ayudantes defendieron a sus respectivos compañeros, tomando a su cargo los gastos materiales de los procesamientos.

Conocía al Sr. Escalona por ser mi Jefe en la División de Ferrocarriles del Norte, y era un funcionario modelo, como se comprobó en el expediente administrativo formado rápidamente a raíz del descarrilamiento, por lo que ni fué suspendido en el cargo que desempeñaba. En cambio, el proceso criminal continuó lento, pues tardó dos años y medio en so-

breerse, que fueron de gran mortificación para un hombre como Escalona, de sentimientos delicados. Al morir, en 1916, dejó en su testamento instituido en la Escuela de Caminos el premio que lleva su nombre, que todos los Ingenieros conocen, así como el artístico monumento que perpetúa su memoria. Devolvió así a la colectividad, con creces, lo que ésta había pagado como gastos del proceso.

Me nombró testamentario, por el interés vivísimo que tomé en su defensa desde el cargo de Secretario de la Comisión Central del Cuerpo, que entonces ejercía. Publicamos en nuestra REVISTA un artículo técnico, al que di forma, rebatiendo el informe de unos peritos incompetentes, en el que se apoyó el juez para dictar los autos de procesamiento. Este artículo fué muy celebrado por el periódico *Madrid Científico* y las *Revistas de Montes y Minas*, que recalaban el contraste con los informes luminosos que dieron la División de Ferrocarriles, la Comisión especial de Inspectores de Caminos, nombrada para dictaminar sobre el estado de todas las vías férreas de España, y el Consejo de Obras Públicas, que sirvieron de base a la Administración para decir: "Que se haga constar que no hay motivo para exigir responsabilidades, ni procede imponer correctivo alguno a la Primera División de Ferrocarriles a consecuencia del siniestro de Torre Montalbo".

Todas las personas competentes estuvieron conformes en que la responsabilidad directa de estos accidentes corresponde, en todo caso, a los que tienen la iniciativa y la gestión, a los que mandan y dirigen. En el suceso de Torre Montalbo se procesó criminalmente a funcionarios de la Inspección, y, en cambio, dos de la Compañía del Norte quedaron libres de todo procedimiento. Por eso el juez, en vez de recurrir a los informes naturales de la División y el Consejo de Obras Públicas, prescindió de ellos, encargando que averiguasen las causas de lo ocurrido a tres peritos que jamás se habían ocupado especialmente del servicio de ferrocarriles.

Me tocó también intervenir en otro descarrilamiento grave, el del sudexpreso de Portugal en la línea de Medina del Campo a Salamanca, de cuya inspección estaba encargado, en ocasión en que viajaba en dicho tren. Marchaba éste a la velocidad de unos 60 kilómetros por hora, y en un terraplén reblandecido por lluvias pertinaces, descarriló la máquina, que se paró bruscamente al hundirse las ruedas delanteras en el terreno. La fuerza viva del tren obligó a la locomotora y al tender a girar hasta ponerse en dirección contraria a la marcha y volcar,

precisamente, frente al primer coche, en que íbamos, solos, una niña de corta edad, y yo.

La emoción, durante los *largos* segundos que tardó el tren en parar, fué grande, porque, además, la locomotora levantó una cantidad enorme de agua al caer en un gran charco que había al pie del terraplén, que no entró en el coche en que iba porque las ventanillas estaban echadas, pero al chocar violentamente en los cristales, pasó, como un relámpago, por mi mente, la absurda idea de habernos caído al fondo de un río. El coche nuestro quedó a punto de volcar al otro lado del terraplén. Todos los viajeros estaban en el coche *restaurant*, enganchado en cola. Yo pensaba almorzar en Medina del Campo, donde me detenía. El furgón de equipajes, que iba entre el tender y nuestro coche, desapareció, sin dejar apenas vestigio de su existencia, pero amortiguó el choque, lo que, unido a la solidez del material del sudexpreso, nos salvó.

Todos los viajeros y empleados del tren vinieron, desolados, a la cabeza del tren, sobre todo el padre de la niña que iba conmigo, al que la pude presentar ilesa, pero la catástrofe se presentía para los desgraciados maquinista y fogonero. Al primero lo encontramos muerto en la vía, y el segundo había caído bajo el tender. Estaba vivo, pero uno de sus brazos lo tenía casi desprendido bajo una de las ruedas. El tren no llevaba botiquín, y un viajero que era médico, acabó de amputárselo con un cuchillo de la cocina. Al día siguiente le visité en el hospital de Salamanca, y aunque al parecer estaba relativamente bien, a los pocos días murió por la infección de la herida.

La causa de los descarrilamientos es difícil de averiguar, a pesar de las teorías que hay para explicarlas. En el caso relatado del sudexpreso, parece que fué debido, como he dicho, al reblandecimiento del terreno por lluvias continuas, pero pudo sumarse a otras varias, que se confunden después con los efectos. Por eso, las personas prudentes se limitan a hacer conjeturas, sin atribuir a una causa concreta el accidente, ni siquiera a un conjunto de ellas, que no es fácil enumerar en su totalidad, pues ha podido intervenir alguna otra desconocida.

Así informó el Consejo de Obras Públicas, con su máxima competencia, en el descarrilamiento del puente de Torre Montalbo. En cambio, la incompetente Comisión nombrada por el juez — siempre la ignorancia es atrevida —, enumera todas las causas, algunas absurdas, y afirma rotundamente que la agrupación de ellas produjo un hecho que tenía ne-

cesariamente que suceder, no pudiéndose atribuir el accidente a caso fortuito.

La Comisión de tres Inspectores generales del Cuerpo de Caminos, nombrada a raíz de la catástrofe de Torre Montalbo, para inspeccionar todas las vías férreas de España, y de un modo más especial los puentes de hierro, hizo su trabajo con gran premura. Fué nombrado secretario de uno de los Inspectores, y comprobé, con aparatos Manet, los coeficientes de trabajo de infinidad de puentes metálicos.

Por cierto que, en el primero que intenté hacer la lectura correspondiente, me llevé el gran susto, pues para comprobar el trabajo dinámico empleábamos un tren con dos locomotoras de las mayores que entonces circulaban, arrastrando el número máximo de vagones que podían remolcar, a la velocidad de 80 kilómetros por hora, con la carga, también, máxima. Me situé, inocentemente, en el centro de una de las vigas principales, cerca del aparato, cuya lectura pretendí hacer, pero al acercarse la mole del tren a toda marcha, perdí la serenidad y, cerrando los ojos, me abracé, como naufrago, a uno de los hierros del puente hasta que cesó el estrépito y la vibración infernal que se produjo.

Tanto en el puente de Torre Montalbo, después de reparadas las averías ocurridas, que se limitaron a enderezar las vigas principales, como a los otros puentes del mismo tipo que el del Najerilla, en la línea de Castejón a Bilbao, en ningún punto llegaron los aparatos Manet a dar esfuerzos de 5 kilogramos por mm.<sup>2</sup>.

Al comprobar un puente pequeño de la línea de Algodor a Toledo, tuve que detenerme en una de las dehesas de la ganadería de Veragua, y bajé a conversar con uno de los vaqueros, el cual me dijo lo que ya sabía y estaba viendo: que los toros, en el campo, son inofensivos; pero a continuación me contó las cogidas, alguna muy grave, que había sufrido, y no en el redondel de una plaza, sino precisamente en el campo. No corríamos, sin embargo, peligro alguno, porque el mismo puente nos defendía, y en último término, la locomotora. El toro es el único animal fiero que, en su bárbara inconsciencia, ha embestido a un tren en marcha, por una tozudez análoga a la del baturro del cuento que, al caminar por el centro de la vía férrea y oír el silbido del tren para que se apartara, exclama, sin volver la cara: "Chufra, chufra, que yo, si tú no te apartas..."

\* \* \*

En la Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles teníamos que intervenir, formando expediente, además de en los descarrilamientos, en los casos de choques de trenes, accidentes todavía más graves que aquéllos.

Existiendo doble vía sólo pueden ocurrir en las estaciones por alcance o falsa maniobra de un guarda-agujas, y, por tanto, contra un tren parado y con poca velocidad el que va a entrar en la estación.

En la del Norte, de Madrid, existe la consigna de parada absoluta de los trenes de viajeros, antes de entrar en ella, desde que ocurrió un accidente de esta naturaleza.

Lo tremendo es el choque de dos trenes que se encuentran en plena vía simple, a gran velocidad, cuando los maquinistas no tienen tiempo de frenar, por no verse sino cuando el encuentro es inevitable. Felizmente, esto ocurre rara vez; pero el público no se entera de los conatos de choque, o sea de los organizados, sin que lleguen a consumarse; porque los trenes se paran a tiempo, por la vista y serenidad de los maquinistas. Los viajeros, distraídos, sólo notan que los trenes se detienen en plena vía, y uno de ellos, el más cercano a la estación inmediata, retrocede a ésta para dejar paso al otro tren, sin dar importancia a un accidente que les pudo costar la vida.

He formado varios expedientes de esta clase, en los que es preciso siempre que un jefe de estación que ha recibido el aviso de la salida de un tren de la estación inmediata de la salida a otro tren, desde la suya, en sentido contrario al primero. Esto parece imposible que ocurra; pero los hechos demuestran lo contrario, y la explicación es, casi siempre, que el jefe causante, por estar medio dormido, se olvida del aviso que ha recibido o lo trabuca, ofuscado, sobre todo cuando el cruzamiento de los trenes se verifica en una estación distinta a la normal que marca el itinerario, por retraso en la marcha. Este cambio es siempre motivo de telegramas, que deben constar en el libro correspondiente de la estación; pero el jefe, en un conato de choque, me confesó que los escribía con anticipación cuando estaba desocupado, y como si el cruce fuera normal, y en efecto, no constaba en el libro el cambio de cruzamiento.

En un informe que dió un inspector inglés acerca de un choque ocurrido en su país, decía al final que estos accidentes no ocurrirán cuando la explotación de ferrocarriles se organice mecánicamente, sin intervención del hombre; porque *las máquinas son demasiado estúpidas para equivocarse.*

Entre los notables inventos de D. Leonardo Torres Quevedo, el más ingenioso — y todos lo son en alto grado — es, en mi concepto, el del jugador automático de ajedrez, sobre todo en el momento en que la persona que juega se equivoca. Parece entonces que el autómatas se incomoda, negándose a seguir el juego con el torpe jugador. La *estúpida* máquina da una lección al hombre que *piensa*.

Las máquinas de calcular tienen el mismo objeto. Por grande que sea la práctica del que hace una operación, aunque sea la sencilla de sumar, suele equivocarse, lo que no le ocurre al aritmómetro.

También Torres Quevedo inventó una máquina para resolver ecuaciones de grado superior. En el salón de la Escuela de Caminos, donde, por mi iniciativa, están reunidos todos los inventos del notable ingeniero, se reunió, en sesión de Seminario, la Asociación de Matemáticos de España, y el Profesor Rey Pastor, al explicar el invento de Torres Quevedo, improvisó, con materiales toscos, una máquina de calcular, con la que resolvió una ecuación de tercer grado. Un alumno, que sabía el manejo de la del sabio inventor, obtuvo un resultado distinto, y resultó que éste era el cierto y no el del notable matemático.

La máquina, como siempre, era lo más seguro, y si el hombre carece de ella, se equivoca menos cuando actúa *maquinamente*. Las cosas bien sabidas son las que pasan a la esfera de lo inconsciente, por lo que no es necesario pensar para darlas a conocer.

\* \* \*

En la parte administrativa del servicio de estas Divisiones, el trabajo principal consistía en informar si las reclamaciones del público, consignadas en los libros que a estos efectos existen en las estaciones, eran o no procedentes.

De toda esta insulsa tarea diaria, sólo ha quedado grabada en mi memoria la reclamación, o mejor dicho, la queja que estampó un viajero cándido en la estación de Toledo:

Salió éste de su casa, despidiéndose amorosamente de su mujer e hijos, para ir a Ciudad Real a ultimar un negocio. Al llegar el tren a la estación de Algodor, bajó a esperar al de Madrid a Ciudad Real. Era ya de noche y hacía frío; así que, en cuanto llegó éste, subió al coche que se paró frente a donde él estaba, y sin fijarse en la maniobra previa, se quedó medio dormido hasta que paró el tren y vió, con sorpresa y disgusto, que estaba en la estación de Toledo.

¿Qué había pasado? Pues que el tren de Madrid a Ciudad Real traía coches que iban de Madrid a Toledo. Subió el incauto viajero a uno de éstos, que, enganchado en el mismo tren en que había venido y hacía servicio de lanzadera entre Toledo y Algodor, le condujo a la estación de partida.

Se quejaba amargamente, en su reclamación, de que en la estación de Algodor no hubiera señales o se dieran voces para indicar a los viajeros el peligro de que fué víctima.

Pero lo verdaderamente cómico del escrito, era el final, que decía: "Lo que menos me ha importado son los quebrantos de la pérdida del importe del billete y de las ganancias del negocio que me llevaba a Ciudad Real. Lo que me ha dolido más es el ridículo que he hecho ante mi familia."

El temor a verme procesado como ingeniero de la Inspección de Ferrocarriles fué el que me indujo a solicitar una vacante de Profesor de la Escuela de Caminos, que me fué concedida, fijándose definitivamente el rumbo de mi vida profesional al servicio del Estado.