

LA NIEVE, ENEMIGA DE LAS LINEAS INTERURBANAS

Dos muestras del entusiasmo y la rapidez de los que las reparan

LA nieve! Siete letras que evocan inmediatamente recuerdos de la niñez y sensaciones de viejas lecturas. Casi todos los poetas la han alabado, y, con tal tendencia a la unanimidad, que hoy es poco menos que imposible decir algo nuevo de ella. Sin embargo, la nieve, tan blanca cuando se la contempla parapetado tras la vidriera de una alta ventana, cayendo lenta, seguida y silenciosamente en los tejados que le ceden su gris o su rojo, no es blanca para todos. A muchos se les antoja negra.

Esta inocente inspiradora de los poetas no lo es tanto, por ejemplo, de los empleados telefónicos, sobre todo cuando la ven caer en demasiada abundancia. Y es que una parte no pequeña de la Humanidad se permite el lujo de ser contemplativa, mientras la otra ha de estar preparada para actuar en cualquier momento que se le requiera para ello.

A esta segunda categoría pertenece mos los empleados telefónicos, seres ejecutivos si los hay. Hombres de acción ante todo. Y en comprobación de lo que decimos, allá van dos casos ocurridos hace pocos meses, que demostrarán una vez más el entusiasmo de nuestro personal.

LA NIEVE EN LA CIUDAD DEL EBRO

La escena, en Zaragoza. El día 9 de febrero pasado, D. Carlos Piazuelo, administrador de la zona, hubo de avisar telefónicamente a Barcelona, a las cinco de la tarde, comunicando que en la capital aragonesa nevaba copiosamente. En las primeras horas de la noche renovó su aviso en indicación de que la nevada iba en aumento y que empezaban a desprenderse hilos de la red aérea, que quedaban en contacto con las líneas de luz y tranvías. Las líneas interurbanas comenzaron a interrumpirse. Todo esto suponía un trastorno tan grande como la actividad que se desplegó para remediarlo cuanto antes.

El director del segundo distrito se puso inmediatamente al hablar con el jefe de Conservación y el inspector de Construcciones y Conservación, el último de los cuales se hallaba en disfrute de vacaciones reglamentarias. Ambos recibieron encargo de preparar, sin pérdida de momento, personal y material por si se necesitaban socorros en Zaragoza. A la una de la madrugada se avisó al administrador para decirle que a la mañana siguiente le serían enviadas tres brigadas con el material necesario.

En Zaragoza, el administrador llamó a todo el personal de Conservación, que se compone de cuatro mecánicos, un

capataz, 12 celadores y nueve peones eventuales, que fueron distribuidos en los lugares que mayor peligro podían ofrecer para la circulación, por existir en ellos cruces de ramales importantes de la urbana con las líneas de corriente, dándoseles descanso desde la una de la madrugada, en que ya no había circulación alguna, hasta las seis de la mañana del día 10, en que volvieron a ocupar sus puestos y a cuya hora continuaba aún nevando.

En Barcelona se dispuso que salieran en el primer tren la brigada que se hallaba en Lérida y la que estaba en Villafeliche. Se llamó a la de Olesa, que había terminado su trabajo; se la dotó del material necesario, y en una camioneta, un coche y los restantes en ferrocarril, se trasladaron a Zaragoza.

Salieron también de Barcelona, a las doce, después de organizar todo lo anterior, el jefe de Conservación, el jefe comercial del distrito segundo, míster Rudd, y el director, D. Modesto Nieto, llegando a Zaragoza a las veinticuatro horas, después de haber encontrado nieve desde Gandesa y perdido tiempo en el viaje a consecuencia de algunas dificultades que hubo que vencer.

En Zaragoza se atendió desde primera hora de la mañana de un modo muy especial a la reparación de líneas interurbanas, hallándose en la línea todo el personal afecto a Conservación de larga distancia.

En la parte de urbana se redoblaron las precauciones para evitar toda clase de accidentes desagradables a los transeúntes. La nevada disminuyó de intensidad en las primeras horas de la madrugada, y cuando, a las seis, se presentó el personal de Conservación de

Zaragoza, fué distribuído convenientemente por parejas y zonas para tomar nota y separar hilos de peligro, toda vez que se había suspendido la circulación de tranvías y líneas de corriente alterna, de acuerdo con la petición hecha por el administrador a estas entidades, dando conocimiento al señor gobernador civil, a quien se informó también de los trabajos realizados.

Entre una y dos de la tarde empezó a llover con bastante intensidad, viéndose esta situación a complicar los trabajos hasta el punto que hubo necesidad de suspenderlos para evitar desgracias; no obstante, la lluvia fué beneficiosa, porque limpió de nieve los ramales y tejados, permitiendo los trabajos desde el día siguiente.

A las quince horas se presentó la brigada de Lérida y a las dieciocho la que se hallaba en Villafeliche. A las veinticuatro llegó el director del distrito acompañado de los señores antes citados, continuando la lluvia intensa a dicha hora. A las dos de la madrugada llegó en ferrocarril parte de la brigada de Barcelona. El resto, que venía en un coche y una camioneta con el Sr. Hernández, auxiliar del jefe de Conservación, no llegó hasta las catorce del día 11 por haber tenido que hacer noche en Gandesa a causa de averías producidas por dificultades del viaje. A las siete de la mañana del día 11, habiendo cesado la lluvia, se distribuyó todo el personal disponible (que, además del anteriormente descrito, se componía de dos brigadas de cableros, que se hallan en Zaragoza a las órdenes del jefe de Construcciones, Sr. Martínez), en grupos de seis hombres, de los cuales dos individuos de cada uno eran personal

de Zaragoza, enviándose cada grupo a los lugares donde más hilos sueltos se encontraban, y procediéndose a la recogida de los mismos, de acuerdo, como queda anteriormente explicado, con las Compañías de electricidad y tranvías.

Durante todo el día 11 se trabajó en esta forma, reforzándose el personal por la tarde con el resto de la brigada de Barcelona, que, como queda dicho, llegó a las catorce.

El número de teléfonos incomunicados, en cuanto a urbana, fué de 1.457. Roturas de hilos en la vía pública, 2.781. Crucetas de palomillas, caídas unas y rotas otras, 46. De estas palomillas, cinco de ellas eran en forma de herce y muy importantes por el número de hilos que sostenían: unos 150 cada una.

Los postes caídos en el extrarradio próximo a Zaragoza sumaron 22, de ellos uno roto.

Como en Tudela (Navarra) quedaron 95 abonados incomunicados; en Tarazona, 45; en Caspe, 13; en Ricla, cinco, y en Alcañiz, uno y dos postes caídos, se dispuso que la brigada del capataz Villalonga, que se hallaba en trabajos de desmontaje en la carretera de Barcelona a Esplugas, saliera en el primer tren para Zaragoza, dejando cuatro hombres en Caspe.

Excelente impresión produjo la actividad con que la Compañía atendió a la reparación de los desperfectos ocasionados por la nevada, puesto que era la primera vez que en Zaragoza se actuaba con rapidez en estos casos. Como ejemplo merece citarse que a las seis treinta de la mañana del día 11 llovió intensamente; a las siete, hora en que cesó la lluvia, salió el personal para la

recogida de hilos; a las ocho trabajaban ya el celador-albañil y peones, y a mediodía se hallaban colocados dos de los nuevos herces. El que está junto al teatro Principal hubo que construirlo de hierro y lleva 160 hilos. Lo mismo el de la iglesia de San Miguel.

El día 15 hablaban 1.218 abonados, y el 26 pasaban de 1.545 las averías franqueadas. El lector apreciará a simple vista el esfuerzo realizado.

En el transcurso de los días de arreglo se emplearon 603 aisladores; 4.436 kilogramos de alambre de bronce de 1,15; 570 soportes rectos de 2 centímetros; 56 metros de cable para riostras; 1.510 metros de hilo de puentes incombustible para repartidor; 124 aisladores de dos gargantas; 2.200 kilogramos de cinta aislante, negra; 997 metros de hilo de bajada cubierto, de dos conductores; 700 metros de hilo de cobre de dos conductores para instalaciones interiores; 21 barras de hierro de 3 metros por 60 milímetros para montantes, y 41 crucetas de hierro de varias dimensiones. Se repusieron 1.971 tejas curvas por la brigadilla de celador y albañil, que va siempre con los operarios de la urbana, y para ello se emplearon 1.925 kilogramos de yeso usual. Como dato final añadiremos que se quemaron 52 teléfonos por contactos con alta tensión y tranvías.

LAS LÍNEAS INTERURBANAS DE ZARAGOZA Y LA NEVADA

Respecto de las averías causadas por la nieve en las líneas de larga distancia y la prontitud con que fueron franqueadas, bastará presentar la tabla siguiente:

El día 9, a las 20, se notó incomunicación en circuitos banda Vinaroz.

A las 21, incomunicación en cuatro circuitos banda Madrid y uno Calatayud.

A las 22, incomunicación en ocho circuitos banda Madrid, siete banda San Sebastián, tres Pamplona, uno Huesca y otro Tudela.

El día 10, a las seis de la mañana, salieron para franquear todas estas averías dos grupos, formados por un capataz y dos celadores cada uno.

A las 9 se dió franco circuitos 16, 17, 20, 22 y 23 banda Madrid.

A las 9,15, el circuito 15 Madrid.

A las 10, circuitos 5 y 39 Vinaroz.

A las 11,30 se franqueó 1 y 10 Madrid.

A las 11,35, el 77, también Madrid.

A las 12, el 285 Calatayud.

A las 12, el 97 Madrid.

A las 12,10, el 305 Tudela.

A las 12,45, el 218 Pamplona.

A las 14,30, circuitos 13 y 14 Madrid.

A las 15 se franqueó el 96.

A las 16, los circuitos 15, 16, 24, 25, 26 y 27 San Sebastián.

El día 11, a las 12,45, se franqueó el 41 Pamplona y 97 San Sebastián.

A las 15 se franqueó el 96, quedando con ello frances todos los circuitos de L. D. hasta los límites del distrito.

A las 18 se produjo nueva avería en los circuitos 5 y 39 de Vinaroz, y éstos se franquearon a las 20, habiéndose encontrado la avería en el tejado de una casa próxima a la interurbana, y era producida por un hilo desprendido de la urbana.

Todo el personal cumplió admirablemente con su deber, mereciendo especial

mención el administrador de la zona y los mecánicos Sres. Puentes y Ezpeleta, que se mantuvieron en sus puestos durante toda la noche del 9 al 10.

LA NIEVE EN VALENCIA

Aunque ha transcurrido algún tiempo desde que sucedieron los hechos que a continuación se relatan, éstos no pierden oportunidad en cuanto se refiere al estímulo de los que en ellos intervinieron. Vamos a hablar de las averías experimentadas en el distrito séptimo durante los últimos días de diciembre último pasado. El temporal de nieve y fuerte viento que descargó furiosamente sobre la demarcación de este distrito, y que culminó en los sectores del noroeste y centro, entre Venta Quemada y Rebollar, del término de Requena, Sierra de Albaida y Carrasqueta, del término de Albaida y Jijona, respectivamente, se desencadenó el 26 de diciembre con tal fuerza, que al día siguiente se hallaban incomunicados Valencia y Madrid por los nuevos circuitos, y Valencia y Alicante por los que ponen en comunicación estas dos poblaciones con toda la parte sur de España.

Ante la importancia de los hechos y la urgencia de proceder a su inmediata reparación, se organizaron los trabajos de forma que se pudiera acudir rápidamente al remedio del mal, a pesar de la inclemencia del temporal, que arrebataba furiosamente. No infundió pánico al puñado de valientes que componían los grupos a tal fin organizados, la actitud retadora de los elementos, y con decidido empeño se lanzaron adelante estimulados por el noble sentimiento del deber.

Verdaderas odiseas corrieron algunos de ellos para poder dar cumplida satisfacción a las órdenes recibidas. La travesía hasta ponerse en contacto con las averías fué ruda en verdad, debido a la enorme cantidad de nieve que cubría los caminos y carreteras, que habían desaparecido por completo, y apenas si la blancura y uniformidad del encintado marcaba una ligera huella que les sirviera de guía para seguir adelante hasta llegar a los puntos donde los hilos conductores de la palabra, rotos por la fuerza del viento y la contracción del frío, habían quedado sepultados en la nieve que se abría bajo el peso de sus cuerpos, llegando en algunos momentos a cubrirlos hasta la cintura.

No hemos de terminar estas líneas sin hacer mención de los casos más salientes y de las incidencias ocurridas a los actores que en ellas intervinieron. Entre ellos figura el capataz Juan Sarabia, que al recibir la orden de que saliera para arreglar la avería de las líneas del Sur, entre Valencia y Alicante, al llegar a las faldas del monte denominado la «Carrasqueta» se vió impossibilitado de seguir adelante por estar el camino interceptado por la nieve, viéndose precisado a hacer noche con sus hombres en la venta de San Rafael. Al día siguiente emprendieron de nuevo la marcha, y para escalar el monte, siguiendo el trayecto de la línea, tuvieron que atarse con una cuerda por la cintura unos con otros, y en esta forma, y valiéndose de sendas ramas de árbol para apoyarse, emprendieron la ascensión, llegando a la cumbre tras penosas fatigas, siguiendo hasta Alcoy, restableciendo a su paso la comunicación.

El capataz Sarabia hace resaltar la

nota simpática de la operadora de Alcoy, Srta. Teresa Abad Casasempere, que desde el cuadro, y un momento que logró él establecer contacto con el centro, les infundía ánimos con sus frases alentadoras excitándoles a seguir adelante. «Y aquellas palabras llenas de optimismo en medio de un verdadero desierto de nieve —dice Sarabia—, eran como un vigoroso estimulante a nuestros cuerpos extenuados por la fatiga.» Es admirable el contraste que nos ofrece al anterior relato. Bastó la intervención de una mujer en un momento de vacilación para que renaciera en aquellos hombres la confianza. Y redoblando sus esfuerzos consiguieron, al fin, salir victoriosos de la empresa.

También el capataz José Górriz, encargado del recorrido Albaida-Alcoy, tuvo que pernoctar en la casilla del guarda forestal, porque al intentar regresar al pueblo próximo para pasar la noche, comprobaron que no podían retroceder, hallándose bloqueados por la nieve, que les llegaba a la cintura.

Y, finalmente, cuantos intervinieron en el arreglo de los circuitos Madrid-Valencia, entre Venta Quemada y Rebollar, en cuyo trayecto quedaron las líneas completamente destrozadas. Los trabajos de organización para el arreglo de esta avería los inició D. Luis Climent Codina, agente de valores en este distrito, que encontrándose en Requena pasando el día de Navidad, al darse cuenta de lo que ocurría, requirió el auxilio del capataz Marcelino López, e intentaron alquilar un automóvil que les llevase a recorrer la línea por la carretera hasta encontrar la avería, a lo que se negaron en todos los garajes, alegando era una temeridad salir a cau-

sa de la gran cantidad de nieve que cubría los caminos y la que seguía cayendo, acompañada de fuerte viento, que complicaba extraordinariamente la situación. A las instigaciones del Sr. Clement, el chófer Francisco Richard, contra la voluntad del dueño del garaje, accedió a salir con un coche, y juntos los tres se lanzaron a la carretera provistos del material y herramientas de que disponían. Un verdadero calvario fué el recorrido desde Requena a las inmediaciones de Rebollar, foco principal de la avería, pues en repetidas ocasiones tuvieron que bajar del coche para, a fuerza de brazos, sacarlo del atranco y poder seguir adelante. Mientras tanto, el capataz José Aparicio, con gente a sus órdenes y material, avanzaba en dirección contraria para establecer el punto de contacto, reparando las averías que encontraba en el camino. Esta marcha, hasta conseguir el objetivo deseado, fué penosísima a través de la nieve y fuerte temporal reinante, acuciados por el frío y el hambre, pues no existiendo medios de comunicación, y teniendo cortada la retirada, no podían volver para abastecerse, y gracias a la llegada del director del distrito, D. Luis Alonso, que recorría los lugares de la avería, pudo salvarse aquella situación, que empezaba a ser desesperada.

Los que formaban parte de las mencionadas brigadas merecen elogios por su comportamiento al secundar las órdenes de sus capataces, y son los siguientes:

Juan Royo, Francisco Bravo y Federico Gallardo Caparrós, celadores; Feliciano Rodríguez, celador-chófer; Carmelo Cabezuelo y Salvador Sánchez Cifo, celadores-peones, y Tomás Ruiz,

José Muñoz, Víctor Fernández y Francisco Cascales, peones.

No debemos olvidar al jefe de Conservación del distrito, Sr. Maimó, el que tan pronto tuvo noticias de lo ocurrido asumió la dirección de los trabajos en el sector del Sur, y, acompañado del celador-chófer Juan Navarro, se trasladó a Alcoy, habiendo tenido que vencer para llegar el infranqueable obstáculo de la nieve, procediendo inmediatamente, con los escasos elementos que contaban, a la reparación de la red, cuyos abonados quedaron casi totalmente incomunicados. Ni tampoco la eficaz ayuda prestada por el departamento de Construcciones y Conservación desde el mismo instante que tuvo conocimiento de lo ocurrido.

Para dar una idea aproximada de la importancia de los daños causados en nuestras instalaciones, baste decir que, además de las averías reseñadas en circuitos interurbanos y otras de menor importancia, quedaron incomunicados 1.922 abonados en los diferentes centros del distrito, en cuyo arreglo intervino la mayor parte de nuestro personal de Construcciones y Conservación y también de las brigadas de Construcciones de Mr. Carroll y personal enviado de la dirección de Construcciones y Conservación. Todos trabajaron con verdadero interés y entusiasmo para restablecer la normalidad, lo que consiguieron a los pocos días como premio a sus esfuerzos.

Nuestra felicitación más sincera a cuantos tomaron parte en los trabajos, tanto los del distrito séptimo como los del segundo, que todos supieron dejar admirables ejemplos de entusiasmo, disciplina y consideración al interés del público.