

PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES.

Anteproyecto.

Cumpliendo el compromiso que en el Número 17 del año último contragimos, vamos á emitir nuestra opinion sobre los Anteproyectos del Plan de Ferro-carriles que ha publicado el Gobierno y que nosotros hemos insertado en números anteriores: para que de ellos tengan cabal conocimiento nuestros lectores y puedan juzgar mas fácilmente de nuestras apreciaciones hemos publicado con el Número 25 del año anterior una carta en que estan representadas las lineas propuestas por la Comision nombrada para estudiar dicho Anteproyecto, y por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, que lo ha informado.

No es fácil la tarea que nos hemos impuesto; porque á nuestra insuficiencia hay que añadir, que las lineas que se proponen son muchas; que son escasos los datos y noticias que se tienen de las diversas zonas á que afectan las que han de constituir la red de nuestras comunicaciones perfeccionadas; y por último, que son para nosotros entidades muy respetables la Comision que ha estudiado el Anteproyecto del Plan, y la Mayoría y la Minoría de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos que ha desechado, y ha apoyado respectivamente el proyecto de dicha Comision.

Pero por grande que sea la consideracion y la importancia que tengan dichos trabajos, cuando se trata de una cuestion que tan profundamente puede contribuir al desarrollo del bienestar, y de la riqueza del pais, y cuando son de notoria gravedad las cuestiones que ha suscitado la propuesta de algunas lineas, ha de cumplir con su deber la Revista como hasta ahora lo ha cumplido en ocasiones análogas, estudiando esta cuestion y respondiendo al llamamiento que el Gobierno hace al pais para que se le ilustre en este asunto, siquiera sea escasa la luz que podamos llevar á la amplia informacion que sobre el Plan general se está practicando.

Tomo XIII.

Hemos estudiado con la mas minuciosa atencion y severa imparcialidad los documentos publicados, trasladando á las cartas del pais las lineas que propone la Comision y las que sustituye la Mayoría de la Junta Consultiva de Obras públicas; hemos tenido presentes los datos estadísticos que sobre la poblacion, la riqueza y el comercio existen publicados, y los que ademas hemos podido reunir por nuestra parte; y no hemos omitido diligencia ni trabajo que pudiera ilustrarnos, á fin de lograr sino el mas completo acierto, huir al ménos de incurrir en voluntarios errores, ya que de nuestra imparcialidad estábamos seguros.

El detenido estudio de la Memoria y del plan de la Comision, demuestra, que aunque propuesto en virtud de un trabajo concienzudo, y con el acierto de que son segura garantia las distinguidas circunstancias de los individuos de dicha Comision, no ha creído esta que su trabajo alcanzaba á mas que á ser la base ó el punto de partida de la informacion decretada por el Gobierno; y que de este modo sean las que fueren las alteraciones y mejoras de que este Anteproyecto ó primer bosquejo fuese susceptible, al aceptarlo el Gobierno para que fuese objeto de la informacion no adquiria por ello compromiso alguno, ni podia decirse que incurria en contradiccion al admitir ó acordar las innovaciones, que el estudio completo que del Anteproyecto ha de hacerse con el auxilio de la informacion, y por los demas medios de que dispone la Administracion, pudieran resultar convenientes: ni podia nadie considerarse definitivamente ligado por la adopcion en el concepto expresado del Anteproyecto de la Comision. Asi mismo vemos que lo han comprendido los cinco Vocales que forman la Minoría de la Junta Consultiva de Obras públicas, expresándolo de un modo terminante el voto particular de tres de estos señores.

Pero discutida la Memoria de la Comision por el dictamen de los siete Vocales que forman la Mayoría de la Junta, sustituidas á unas lineas otras, que ya son simples variantes de las primeras, ya soluciones radicalmente diferentes; apo-

Madrid 1.º de Abril de 1865.

yando estas variaciones con argumentaciones, que en algunos casos descienden á los detalles de las condiciones de los trazados, adquiere, siquiera sea en apariencia, el Anteproyecto de la Comision y mas particularmente el plan de la Mayoria de la Junta un carácter propio únicamente de las soluciones definitivas, á las cuales sin embargo solo se podrá llegar despues del estudio definitivo que se haga sobre los resultados de la informacion. Lo que era pues, una pauta para la informacion, una base para la discusion que ha de entablarse en las provincias, puede creerse que es un proyecto definitivo, puesto que parece fruto de un exámen, que supone la reunion de todos los datos para él necesarios, y de una empeñada controversia tal cual lo hacen presumir los documentos publicados, medios por los cuales, solo mas adelante se obtendrá la fijacion definitiva de las líneas del plan.

Este es para nosotros un inconveniente que ofrece el sistema adoptado por la Junta Consultiva, cuyas opiniones llegan á las localidades, como fruto de la expresada controversia, con un exceso de autoridad que puede hacer creer mas difícil, y parecer mas inconveniente la adopcion de las alteraciones, que por efecto de las informaciones y de los estudios que despues se hayan practicado, sea preciso introducir en el que la misma Junta ha propuesto y sobre el cual habrá de dar dictámen de nuevo despues de la informacion.

Por otra parte, cuando algunas líneas afectan, ó puede creerse que afecten intereses creados, mas prudente parece que hubiera sido dejar que en la informacion, los intereses que en competencia con aquellos, pudieran creerse con derecho á ver satisfechas sus necesidades, reclamasen las líneas que á este fin fuesen precisas; dejando así que á la opinion respetable, y hasta cierto punto decisiva de la Junta, precediese la controversia de la informacion local sobre la solucion que corresponde á ciertos problemas complejos y en los cuales estan empeñados graves y opuestos intereses.

Por estas consideraciones hubiera sido mas conveniente que el exámen de la Junta como dice el primero de los votos particulares hubiera tenido lugar *sin descender á los detalles del plan y sin emitir una opinion concreta y definitiva, limitandose á dar su parecer sobre el pensamiento general á fin de ver si era bastante para servir de base á la informacion.*

Entrando ya en el exámen comparativo de los

ante-proyectos es necesario estudiar las bases ó principios á que se han ajustado. La Comision en el preámbulo de su Memoria despues de insertar los antecedentes de estos trabajos, que lo son la ley de 13 de Abril, la Real orden de 14 del mismo mes, y la orden de la Direccion de 23 del siguiente, en una concisa, pero clara y completa introduccion manifiesta cuales han sido los principios y reglas que le han guiado en su estudio.

Estos principios los ha buscado la Comision en los referidos antecedentes, *procurando por su medio formarse una idea exacta del objeto que se han propuesto el legislador y el Gobierno al disponer la formacion del plan de que se trata; y fruto del detenido estudio de la ley, de las disposiciones posteriores dictadas por el Gobierno para su cumplimiento, y de la doctrina vertida en la discusion de dicha ley ha sido el reconocer que el objeto del Plan es en primer lugar lograr que los recursos del Estado se consagren esclusivamente á las líneas que con mas energia son reclamadas por las necesidades generales del pais; y en segundo, que las nuevas líneas que se concedan no puedan ser un obstaculo que se oponga á la buena explotacion de las ya concedidas, ó á la concesion de otras que el interes general reclame,* lo cual se verificaria si los nuevos caminos, sin servir distintos intereses, no pudieran tener otro tráfico que el natural y propio de las líneas existentes, sin que por esto se pueda pretender en favor de las concesiones actuales un monopolio artificial que se estienda á los intereses de importancia suficiente para tener derecho á un servicio propio, aunque este haga competencia á otros establecidos anteriormente.

Esto sentado la Comision ha debido limitar su trabajo *al exámen de aquellas líneas que satisficieren grandes necesidades y respondiesen á intereses ya de todo el pais ya de estensas regiones ó comarcas.* Sin creer por esto que haya ningun obstaculo para que en adelante se estudien y se incluyan en el plan, si reunen las condiciones antes expresadas, *las líneas de interes secundario á medida que se presenten y soliciten por la iniciativa de los particulares ó de las localidades sin reclamar auxilios ó subvencion del Estado.* La Comision pues admitió que las líneas del ante-proyecto han de llenar tres objetos principales.

1.º *Poner del mejor modo posible y aprovechando lo existente las capitales de Provincias en comunicacion con la capital de la Monarquia.*

2.º *Poner en comunicacion con las costas y en*

tre si del mejor modo posible y aprovechando tambien lo existente todas las grandes regiones del pais.

5.º Establecer bajo los mismos principios el enlace y comunicacion de nuestro pais con los vecinos por las fronteras de Francia y Portugal.

Las líneas que satisfacen á estas condiciones á juicio de la Comision son de dos clases, unas que corresponden á necesidades desatendidas de una manera completa ó casi completa todavia, que aquella considera de primera categoria y de mayor preferencia para que á ellas se consigren los auxilios del Gobierno; y otras de segunda categoria que son las que tienen por principal, sino por exclusivo objeto ampliar y mejorar la satisfaccion ya conseguida sea por acortamientos en la longitud, sea por un cambio favorable en la direccion y en las condiciones de la explotacion económica ó técnica. De este modo queda marcado el orden natural de preferencia para la concesion de los auxilios de que pueda disponer el Estado, que no deben concederse á las de segunda categoria sin que esté asegurada la construccion de las líneas de la primera, y sin que este se oponga á la ejecucion de aquellas si hay quien esté dispuesto sin subreccion á llevarlas á cabo.

Agrupar con mucho acierto la Comision todas las líneas en Seis redes, ó regiones, reconociendo que las líneas actuales; aunque no exentas de algunos graves defectos en la determinacion de sus direcciones generales se han ido ajustando por la naturaleza de las cosas al plan que el mas detenido estudio de las necesidades pudiera haber á priori señalado de modo que todas las líneas responden á necesidades reales del presente, ó de un próximo porvenir, y ninguna puede hoy crear un serio embarazo para la fijacion de un plan completo.

La Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos en el dictámen acordado por su mayoría, empieza reconociendo que ahora se trata solamente de adoptar una base que sirva de punto de partida á la amplia informacion abierta sobre tan grave asunto: opina que se trata de resolver el problema de fijar la red de ferro-carriles que en un plazo prudencial pueda ejecutarse y satisfacer las necesidades de la Peninsula en sus relaciones comerciales interiores y exteriores, y que así enunciado nada es preciso aclarar ó interpretar sobre la extension y sentido de un objeto que desde luego se presenta con claridad. Sin embargo considera no solo conveniente, sino hasta indispensable manifestar la manera como entiende y aplica al asunto en cuestion los diversos elemen-

tos que como datos precisos para resolverla se hallan indicados en el artículo primero de la Real orden de 14 de Abril.

Se reconoce en el dictámen de la mayoría de la Junta, que los caminos de hierro concedidos no han sido producto de un estudio concienzudo de las necesidades generales que están destinados á satisfacer, ni se ha procedido con sujecion á un plan ó pensamiento general; que aun así han llenado generalmente y hasta cierto punto su objeto; pero que algunas de las mismas líneas adolecen de graves defectos en la determinacion de sus direcciones generales. Esto no obstante se admite que todas las líneas existentes constituyan sin exclusion alguna la parte principal del nuevo plan; pero la existencia de una línea de ferro-carril por importante que sea no puede, ni debe ser obstáculo sério para que se vayan concediendo cuantas fueren reclamando los intereses legítimos de una ó mas provincias ó comarcas, y acaso tambien algunas otras vías de igual especie, mas ó menos relacionadas con ellas: puesto que las compañías actuales ningun monopolio pueden pretender sino dentro de su propio trayecto, cuyas opiniones se esplanan fundándose en varias consideraciones.

Viendo la Junta que la mayoría de nuestras líneas radiales están en explotacion ó muy próximas á que se abran á la pública circulacion cree que no han de ser muchas las de igual clase que hayan de ser objeto de nuevas concesiones, y por consiguiente las líneas de verdadera importancia entre las nuevas serán las que en sentido transversal vayan enlazándolas. Atendiendo á esta consideracion, á la disposicion de las cordilleras que cruzan el pais, la direccion de sus cuencas hidrográficas y otras circunstancias de la naturaleza y de las variadas producciones del pais es fácil en sentir de la Junta reconocer las necesidades que reclaman las nuevas comunicaciones; pero de esto no se deduce que á cada provincia haya de servirse directa y particularmente, y menos aun á sus capitales con alguna línea principal de ferro-carril; á esto podrá oponerse la índole misma y el enorme coste inicial de estas vías. Pero sin embargo opina que es este servicio de bastante importancia para que se procure acercar á las capitales alguna de las nuevas líneas; y únicamente en el caso en que esto no pudiera conseguirse es cuando deberá adoptarse algun ramal de ferro-carril.

Hace la Junta algunas indicaciones respecto á las líneas del litoral, espresa que en una parte del

Mediterráneo se ha establecido esta vía sin grandes sacrificios y naturalmente: en su opinión sería de desear que estas líneas de ferro-carril pudieran estenderse á las demas provincias de la costa del Mediterráneo y á las del Océano; mas á este empeño se oponen, dice, grandes obstáculos naturales, y la diversa manera con que la población se halla distribuida: cree no obstante la Junta que existen comarcas y provincias en ambos litorales en las que se pueden determinar las direcciones de algunos ferro-carriles que satisfarán grandemente las necesidades de los pueblos respectivos y las de un tráfico general.

En cuanto á la clasificación ú orden de preferencia de las nuevas líneas cree la Junta que es forzoso esperar á que los resultados de la información vengan á dar luz bastante sobre este punto de la cual ahora se carece: pero divide en tres grupos ó grados los auxilios que según la clasificación que resulte, podrá otorgar el Estado á los nuevos caminos de hierro del plan.

Hemos extractado las consideraciones generales, que son el punto de partida del trabajo de la Comisión, y del dictamen de la mayoría de la Junta; y después de haber estudiado detenidamente este criterio con que se han formulado los dos planes apenas encontramos diferencia en las bases que para uno y otro trabajo se han tomado como fundamento. En los dos se reconoce que á pesar de no haber precedido un estudio previo y general para establecer la red actual de ferro-carriles, en su conjunto han llenado por punto general las necesidades reales existentes ya, ó de un próximo porvenir; aunque en este sentido sea algun tanto menos explícito el dictamen de la Junta. Admite la Comisión y también la Junta que las líneas concedidas y autorizadas deben ser la base del nuevo plan; pero la Comisión se inclina á que alguna de las segundas pueda ser substituida por otra que le parece mas conveniente.

En ambos trabajos no se admite el principio de que las concesiones existentes puedan dar derecho á un monopolio que impida el establecimiento de otras líneas que sean reclamadas por intereses reales y legítimos del país; aunque en este punto el lenguaje de la Mayoría de la Junta es mas explícito, en la tendencia al derecho absoluto de establecer todas las líneas que se pretendan, sin otra limitación que la del derecho que tienen las líneas existentes al tráfico que les corresponde dentro de su propio trayecto; cuya cuestión no se aclara bien si-

no al tratar de hacer aplicación del principio sentado.

Cree la Comisión necesario que del mejor modo posible todas las capitales de provincia y por consiguiente las provincias mismas se pongan en comunicación con Madrid; y opina la mayoría de la Junta que como servicio de bastante importancia se procure acercar á las capitales no servidas alguna de las nuevas líneas; y si esto no pudiera conseguirse deberá adoptarse para este objeto algun ramal.

En los dos anteproyectos se trata de dotar de las debidas comunicaciones á nuestras regiones importantes, y de enlazarlos por nuestras fronteras con los países limítrofes.

Las diferencias esenciales entre los dos trabajos que analizamos consisten en haber dado muy especial importancia la mayoría de la Junta, al menos al trazar el plan, á las líneas del litoral puesto que las propone para toda la costa de España; al paso que la Comisión no cree que por la falta de movimiento y por las dificultades de construcción haya llegado la época de tomar en consideración algunos caminos admitidos por la Junta. Y en que esta no clasifica las líneas por juzgar que no hay al presente datos para ello, y la Comisión establece una regla clara y sencilla por la cual desde luego pueden formarse dos grupos ó categorías de los caminos de hierro propuestos, la primera á la cual deben aplicarse los auxilios del Gobierno en la manera que indica, y que no podrán destinarse á la segunda hasta haberse llevado á efecto las líneas de la primera.

Estamos conformes con las ideas de la Comisión; y por consecuencia con lo principal de las bases adoptadas por la Junta; aunque preferimos las primeras por parecernos mas claras, mas concretas, y las líneas que propone mas ajustadas al criterio con arreglo al cual espresa haber procedido, no encontrando en igual grado estas circunstancias en el trabajo de la Mayoría de la Junta. Sin embargo y apesar de esta armonía general en el punto de partida hay diferencias esenciales en los dos Anteproyectos, y de ellas nos haremos cargo mas adelante.

(Se continuará.)