

MADRID, 15 DE FEBRERO DE 1881.

TOMO XXIX.

NÚM. 3.º

SUMARIO.

Algunas consideraciones sobre los ferro-carriles de interes local.—Memoria sobre el canal marítimo del Istmo de Suez.—Parte oficial.—Subastas.—Noticias varias. Personal.—Sueltos.

ALGUNAS CONSIDERACIONES

SOBRE LOS FERRO-CARRILES DE INTERES LOCAL.

Parece que á la Administracion pública preocupa actualmente la idea de formar el plan general de los ferro-carriles que han de constituir la red de los de segundo orden, ó sea de aquellos que se denominan de interes local, y creemos es llegada la ocasion de presentar algunas consideraciones sobre asunto de tan vital interes para el país, movidos por el deseo de que se resuelva con el mayor acierto posible.

No se oculta al autor de este corto artículo que carece de conocimientos bastantes para desempeñar el trabajo que se ha propuesto; pero le lisonjea la idea de haber iniciado la discusion de cuestiones sobre las cuales caben muy distintas opiniones, y conseguir de este modo que otras personas, y muy especialmente nuestros compañeros, aprovecharán las columnas de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS para hacer conocer su criterio; y si por fortuna así sucede, habrá obtenido el principal objeto que se propone, y que no es otro que el de contribuir, dentro de la modesta esfera que por su posicion ocupa, á que se cimenten sobre sólidos fundamentos las primeras disposiciones que puedan tomarse para realizar con prontitud y economía la red de caminos de hierro de interes local.

Estas vías, bajo una denominacion bien modesta, encierran los gérmenes de una gran riqueza; su establecimiento, que puede tener lugar entre puntos á donde no llegarían los ferro-carriles denominados de interes general, si no es á costa de gastos considerables, y en cierto modo improductivos, por las condiciones que para su construccion requieren las disposiciones vigentes, da origen á que entren en el concierto general de la industria materias primeras, que sin ello no podrían utilizarse, por el excesivo coste que su transporte ocasiona; á que los estableci-

mientos de fabricacion de productos similares, colocados desde entónces en analogía de condiciones, presten más atenta observacion á la sábia y fatal ley de la oferta y la demanda, reguladora del trabajo, y se esfuercen en estudiar para ofrecer mayores adelantos, contribuyendo á mejorar de este modo la situacion en que necesidades cada dia crecientes, ó el deseo de mayores comodidades, colocan á la Sociedad; y han de contribuir, en fin, de una manera eficaz y en los límites de lo posible, á que se realice esa igualdad soñada, sacando de la oscuridad en que parecen dormitar, y obligando á entrar en el concierto de las inteligencias á muchos pueblos, al ofrecer á su asombrada vista las ventajas de una civilizacion que desconocen, y de las que no podrán formarse idea clara si no es cuando, teniendo á su disposicion medios fáciles y baratos, vengan á contemplarlas tal y como las ofrecen las grandes ciudades, ó puedan marchar á presentarlas, en más reducida escala, esa multitud de pequeños y ambulantes industriales que, ansiando procurarse medios de dar salida ventajosamente á los efectos que constituyen su pequeño comercio, se ven, no obstante, obligados á separarse de las indicadas localidades, ó por los peligros que presentan los caminos que á éstas conducen, ó porque se desconoce el uso de los objetos que ofrecen y ventajas que del mismo se obtienen.

El Gobierno de la vecina Francia, en medio de los trabajos que lleva siempre consigo un cambio de instituciones para que las nuevas obtengan garantías de permanencia, no ha desdeñado ocuparse de facilitar la ejecucion de los caminos de interes local; ántes por el contrario, prestando detenida atencion á cuanto con este objeto se relacionaba, consultando el parecer de hombres competentes, dando oídos á las quejas que algunos pueblos exponían, estudiando el resultado obtenido con los caminos contruidos, y adelantándose, en suma, á los deseos del país, ha tenido la fortuna de preparar un proyecto para la ejecucion de los caminos de hierro de interes local, que, discutido con especial detenimiento por las Cámaras, ha pasado á ser ley, no sin modificaciones encaminadas á que ésta sea más práctica, y concediendo al efecto mayores medios y más

facilidades para conseguirlo; pero el pensamiento del Gobierno ha quedado subsistente en lo que tenía de esencial, logrando así unir nuevos lauros el Ministro de trabajos públicos Sr. Freycinet á los muchos que anteriormente habia conquistado como político é Ingeniero.

Otras naciones que han empezado más tarde á establecer su red de caminos de hierro, sea porque el estudio que han hecho les ha dado á conocer no era preciso adoptar las condiciones de construccion que presentaban aquellas líneas, objeto de sus observaciones, y señaladamente el ancho de la vía, para lograr un instrumento de transporte en armonía con sus necesidades de presente, ó porque las del país así se lo imponian, es lo cierto que han adoptado al construir estas vías perfeccionadas, bases que guardan perfecta analogía con las que, en nuestro concepto, es conveniente admitir para nuestra red de ferro-carriles, de interes local, y podriamos decir, si sólo se atendiese á las circunstancias que su construccion presenta, que allí, en la naciones ántes aludidas, tan sólo tenían ferro-carriles de intereses local; pero esto dista mucho de ser cierto.

Entre nosotros hace tiempo que han llamado la atencion de los hombres de negocios esta misma clase de ferro-carriles, y numerosas son las autorizaciones pedidas para hacer sus estudios; alguno de los proyectos se ha realizado, y todo indica que se empieza á comprender la utilidad que puede dar la explotacion de este ramo de la industria especial de transportes; pero hasta ahora ignoran si deben ó no contar con auxilios para construir estas vías; en qué forma han de ser percibidos, á qué condiciones reglamentarias han de quedar sujetos, y en suma, muchos de los elementos necesarios para calcular *a priori* si puede ó no ser retributivo construir y explotar una línea determinada; y así es que las vías que hay establecidas y pueden clasificarse como de interes local son escasas en número y han sido ejecutadas cuando ofrecian circunstancias evidentemente favorables, áun sin tener en cuenta que apoyáran el pensamiento los auxilios del Estado y de las localidades más directamente interesadas.

No es, pues, de censurar, ántes bien merece aplauso, nuestra Administracion por ocuparse, como dejamos dicho al empezar este artículo, de asentar las bases para llevar á debido efecto la red de caminos de hierro de interes local; pero no podriamos, como deseamos, prodigarle siempre nuestros plácemes, si para obtener tal propósito se siguiera el mismo ó parecido procedimiento que se adoptó para formalizar el plan de los caminos de hierro de interes general.

Y nos ocurre ahora preguntar: ¿Qué es un camino de interes local; qué caracteres le distinguen de los de interes general; qué condiciones tiene que satisfacer para ser considerado ó incluido bajo aquella denominacion? Confesamos ingénuamente que nos parece muy difícil, acaso imposible, dar una definicion apropiada de esta clase de vías, y tal como es precisa para que las líneas que con ella están conformes, y no otras, se incluyan en el plan que pudiera formarse. No ignoramos que deben tener por objeto unir entre sí poblaciones que no sean de primer orden, y, en ocasiones, situadas dentro de una misma provincia, que deben establecerse con el objeto de facilitar las relaciones entre los mercados ó puntos de extraccion y los productores; que debe procurarse entren por este medio en el movimiento general de circulacion los productos de minas y fábricas, que permanecerian alejados de otro modo; que están destinados, en suma, á conseguir sea participe la generalidad del país de las ventajas que han obtenido, anticipada y principalmente, los grandes centros de poblacion; pero ni todo lo expuesto bastaria á definir un camino de hierro de interes local, ni deberia fundarse su clasificacion en el ancho de vía, ni en la procedencia de los fondos que se destinasen á la construccion, ni en la longitud de su trayecto, ni en que las obras fuesen de más ó ménos importancia.

En efecto; no sería extraño se estableciese como principio que los caminos de hierro de interes local habrian de estar comprendidos dentro de los límites de una provincia; y bajo tal supuesto, ¿sería equitativo negar tal carácter y clasificacion á un ferro-carril, porque avanzase pocos kilómetros más allá para unir una ciudad ó un centro importante de consumo á otro de produccion? Pueden presentarse ejemplos de líneas que, situadas en totalidad dentro de una provincia, reúnan todos los caracteres de las de interes general, y otros que crucen el territorio de dos ó más, y no tienen, con respecto á la primera, sino una importancia muy secundaria. No debe olvidarse que las relaciones comerciales y las necesidades que consigo llevan ciertos centros no pueden quedar siempre satisfechas con los recursos que ofrecen otros situados dentro de la misma provincia; que el trazado de estas líneas debe subordinarse más que las de interes general á seguir, en cuanto sea posible, las corrientes del tráfico establecido; y en suma, que prescribir de antemano el

campo de explotación que deben abrazar, es en cierto modo lo mismo que imposibilitar que se construyan, ó condenarlas á que no pueda continuarse explotándolas. Un camino de hierro no puede subsistir si no tiene cierta importancia que está ligada á la longitud de su trayecto; y si se admite que los de interes local han de estar comprendidos dentro de los límites de una provincia, se adoptaría á ciencia cierta la ruina de los capitales que, mal aconsejados, se comprometieran en la empresa; no hay duda que podrían presentarse excepciones á cuanto más ántes dejamos dicho; pero éstas no harían si no es comprobar la exactitud de la regla general y afirmar más nuestro convencimiento respecto á que no puede servir de norma para que un camino se considere como de interes local la circunstancia de estar comprendido dentro de los límites de una ó más provincias, y que no debe fundarse su clasificación en la longitud que presente.

Tampoco puede, en nuestro concepto, aceptarse como base de clasificación el número de poblaciones de importancia determinada que hayan de unirse por una de estas vías, ni ménos que se fundase aquélla en la clase y categoría de las obras á que daría lugar su establecimiento; pues lo que fuera en tal concepto hacedero y fácil de ejecutar en comarcas donde el terreno presenta grandes planicies y escasos cursos de agua, llegaría á ser imposible en otros que no reúnen al efecto tan favorables circunstancias: ¿puede considerarse que se hallan en condiciones igualmente favorables para la construcción de un camino de hierro las tristes cuanto dilatadas llanuras de la Mancha y tierra de Campos, y las comarcas montañosas de todo el Norte de nuestra Península? Evidentemente que no, y tal razonamiento viene encaminado á probar que ni es fácil ni prudente señalar de antemano coste y clase de obras como fundamento de clasificación de los caminos de hierro, el cual tiene además completa aplicación y se hace extensivo al caso de que se tomase como base el ancho de la vía entre carriles. Se comprende, en efecto, que una localidad determinada pretenda unirse á la red de interes general con una vía del ancho que llamaremos normal, y que le sea fácil conseguirlo, porque los terrenos sean de escaso valor, é insignificante el coste de las obras necesarias al efecto; y ¿podrá decirse, procediendo con equidad, que esta línea de pocos kilómetros, de veinte, por ejemplo, es de interes general, y no tiene ese carácter tal otra que atraviase el territorio de dos ó más provincias, llevando vida y animación á las

localidades que cruza, por el solo hecho de ser distinto el ancho de la vía entre carriles? Evidentemente que no. Finalmente, y para concluir, diremos, siquiera sea adelantado, algo de lo que pensamos sobre el particular, que para que se consiga ver establecidos estos caminos, es indispensable que el Estado, las Diputaciones, ó ambas entidades reunidas, los subvencionen en una ú otra forma; y pues que del mismo modo y por iguales medios se ha logrado que se construyan los que forman nuestra red de los de primer orden ó de interes general, tampoco puede servir de base para la clasificación indicada la procedencia de los fondos que se destinen al expresado objeto.

No es indiferente, ni puramente escolástica, la manera como se resuelva esta cuestión. ó sea las bases que se pudieran adoptar para clasificar los caminos de hierro de interes local, pues que, *a priori* y desde luego se trata de decidir qué líneas se construirán con arreglo á nuestra actual ley de ferro-carriles, y cuáles otras sujetándose á las disposiciones que se dicten para facilitar los de interes local; y para nosotros presenta carácter de evidencia el que, si éstos han de llegar á obtener el desarrollo que reclaman los intereses del país, ha de ser indispensable se conceda á las Compañías que en ellos se interesen no ejecutar ciertos gastos, y se prescinda de algunas obras que gravan de una manera notable los presupuestos de construcción y conservación.

No existe, no puede darse una definición exacta de los caminos de hierro de interes local, y cuantos esfuerzos se han hecho y se hagan para conseguirlo resultarán infructuosos; esto no obstante, todos creemos poseer completa idea de los distintos caracteres que presentan con respecto á los de interes general, y puede afirmarse que, conocidos los detalles de su construcción, la dirección que sigue el trazado, su longitud, é importancia de los intereses que sirve una línea determinada, podrá clasificarse con gran facilidad y sin temor de errores; pero las condiciones que de esto se derivan no son absolutas; su apreciación depende de la comparación que se hace con los de interes general, y el clasificar una línea es, en resumen, más bien cuestión de hecho que de derecho.

En presencia de la dificultad que existe para definir exactamente los caminos de interes local, parece lógico se abandone la idea de formar el plan para construirlos, y esto es lo que sostenemos; la iniciativa particular en ciertos casos, y el interes

que por sus representados deben necesariamente sentir las corporaciones municipales y provinciales en otros, serán guía más segura que la que pudiera deducirse de cuantos datos y noticias se reunieran para determinar qué líneas deben construirse y cuáles no; qué condiciones deben presentar para la explotación, y cuál puede ser su presente y porvenir.

La Administración central pudiera en tal caso auxiliar este pensamiento y declarar, siquiera sea de una manera indirecta, qué caminos consideraba en principio de interés local, limitando su iniciativa á completar, si se juzga necesario, el plan que constituye la red de los de interés general; y seguramente que esto lo podría verificar con mayores probabilidades de acierto, pues es más fácil conocer los defectos de una cosa ya creada que crearla, y se evitaría, procediendo así, que se vieran publicadas frecuentemente numerosas disposiciones ordenando se consideren incluidas en el plan general de los ferro-carriles de interés general líneas que no lo habían sido antes, con menoscabo del buen nombre de la Administración, que podrá ser tachada de poco previsora por quien no conozca las dificultades que presenta formar un buen plan de líneas de comunicación; por otra parte, parece necesario completar el repetido plan, á juzgar por el movimiento que en el país se nota y los esfuerzos que se hacen por conseguir se ejecuten nuevas líneas que faciliten nuestras relaciones comerciales con la vecina Francia, prescindiendo de indicar otras de acortamiento, cuyos beneficiosos resultados pueden parecer dudosos. No olviden nuestros gobernantes que hay todavía capitales de provincia que se dicen desheredadas, y que lo serán de hecho seguramente si no se presta detenida atención á lo que sucede y se modifica el plan de la red de los de interés general en lo que sea preciso, y ampliaremos estas indicaciones manifestando, por lo mucho que interesa á la provincia de donde es natural el autor de este artículo, que si así no se procede, alguna de las indicadas capitales no verá acercarse á sus antiguos y gloriosos muros esas cintas de acero señalando, por donde quiera que se ven establecidas, que por allí pasan las conquistas más notables que ha hecho en favor de la civilización el siglo XIX.

No nos sonríe la esperanza de que sea escuchado favorablemente este consejo por nuestra Administración, y tememos, con algún fundamento, que crea puede por sí y directamente formalizar un plan en que estén comprendidos los caminos de interés local, y hasta que se resuelva cuáles deben tener pre-

ferencia para ser construidos antes que otros; pero la más vulgar razón aconseja que si ha de ser imprescindible un plan de ferro-carriles de interés local, se confíe este trabajo, ó al menos preparar su resolución, á otras personas y corporaciones que, por hallarse más cerca de las localidades interesadas, pueden conocer mejor sus verdaderas necesidades, apreciar más debidamente sus recursos y aspiraciones, y calcular con mayor aproximación el coste probable de cada línea; pues téngase presente, y nos mueve á llamar la atención de nuestros lectores el deseo de hacer más patente esto último, que los centros superiores de la Administración, por más que se hallan compuestos de personas de notoria ilustración, no es fácil sea ésta tanta y tan vasta que haya llegado hasta conocer minuciosamente, por ejemplo, los accidentes del terreno que ha de cruzar cada línea, los materiales de que puede hacerse uso para construirla, con preferencia á otros, por hallarse éstos más lejanos ó ser de más costosa adquisición; todos los pormenores para juzgar con alguna probabilidad de acierto el coste probable del camino, la importancia de los intereses que ha de servir, á qué localidades debe acercarse con preferencia á otras, cuál puede ser su tráfico probable en los primeros años, con qué elementos puede contarse para su desarrollo en lo futuro, y en resumen, cuanto es necesario y conviene conocer para que la ejecución de una línea sea un elemento de aumentar la riqueza de la nación, y no se convierta en insondable abismo adonde venga á ser precipitada la que se había antes adquirido.

Por análogas razones á las expuestas en contra de que la Administración central se encargue de formar plan, creemos que tampoco debe seguirse en todas sus partes el procedimiento que se empleó para formalizar el de los ferro-carriles de interés general, ó que no es necesario, por lo ménos, el nombramiento de comisiones especiales que se encarguen de reunir los informes que se juzgue oportuno pedir para en su vista redactarlo. Comprendemos, por más que la experiencia haya declarado su ineficacia en muchos casos, que cuando se trataba de determinar la dirección de líneas que interesaban á dos ó más provincias, ó que podían afectar á la defensa del territorio, se encomendase el atento y maduro exámen de las razones alegadas para fijar tal extremo á una colectividad compuesta de eminencias del país, y que, por lo mismo, se encontraban en situación de apreciar debidamente el valor que aquéllas merecían y hacer respetar las decisiones

que tomasen; era indispensable combinar, digámoslo así, razones políticas con la direccion más conveniente que á estas líneas podia darse bajo el doble punto de vista de la economía al construirlas y mayor tráfico probable, y á esta circunstancia fué debido indudablemente que no se adoptáran con igual frecuencia, como de otro modo hubiera tenido lugar, las indicaciones é informes emitidos por el personal encargado del ramo de obras públicas, y pareció lógico someter el exámen de estas y otras cuestiones que con ellas se relacionaban á la Comision ántes indicada, en la creencia de obtener un trabajo acabado y del cual poco ó nada fuera objeto de modificacion en lo sucesivo; pero el tiempo se ha encargado de hacer conocer el verdadero valor de tal trabajo y patentizar que no pudieron quedar atendidas todas las necesidades que eran de presente, ni ménos podian serlo las que con posterioridad se han originado, dando con ello motivo á la variacion de líneas propuestas ó modificacion de su trazado: y si esto ha sucedido tratándose de ferro-carriles en los cuales su direccion debia tener por objeto, más que favorecer el tráfico establecido, acortar la distancia entre los grandes centros de consumo y produccion, ó llevar con mayor rapidez y seguridad los auxilios de que pudiera carecer en ocasiones una plaza de guerra; donde se ha prescindido en otras del mayor ó menor coste á que daria lugar su construccion, ¿no estará más sujeto á errores un plan formado de igual manera, habiendo necesidad de atender con preferencia á los menores detalles de coste y tráfico para hacer factible económicamente una linea determinada?

No son, pues, en nuestro concepto, comisiones especiales de igual manera constituidas las que deben encargarse de formar el plan de los ferro-carriles de interes local; y caso de no prescindir de ello, que, repetirémos, es, en nuestro concepto, lo más acertado, debe encargarse la preparacion de este trabajo á las Corporaciones populares y provinciales, haciéndoles conocer al propio tiempo ciertas bases á que necesariamente se habrán de ajustar, y que serian más tarde el fundamento de las disposiciones legales que habian de regular la construccion y explotacion de estas líneas.

(Se continuará.)

MEMORIA

SOBRE EL CANAL MARÍTIMO DEL ISTMO DE SUEZ.—1870.

EXTRACTO.

Alumbrado y valizamiento.

CAPÍTULO I.

Alumbrado marítimo.

(Lám. 108.)

I.

PLAN GENERAL.

Informe de la Comision internacional. — Una de las cuestiones de que se ocupó seriamente la Comision Internacional fué el alumbrado de las costas, tanto en el Mediterráneo como en el mar Rojo, y emitió el informe que creemos conveniente traducir integralmente.

« Los autores del anteproyecto proponian sólo dos faros; el uno, sobre la punta de Damietta, para iluminar la rada de Pelusio; el otro, en Ras-Mohamet, en el mar Rojo, punto en donde este mar se bifurca. Proponian ademas dos fanales en el morro de los diques de Pelusio y Suez.

Nuestros colegas que fueron á Egipto propusieron que la entrada de la rada de Suez fuese iluminada por una luz flotante y por un faro, debiéndose ademas valizar ó señalar con boyas los arrecifes que rodean la rada. Propusieron igualmente para el puerto de Said que se señalára su proximidad por un faro de recalada, y se iluminára su entrada con dos luces colocadas en las cabezas de los diques.

Todas estas disposiciones, muy buenas por sí mismas, podrian ser suficientes si sólo se considerase el canal aislado. Pero no se trata sólo de las entradas del canal, por lo ménos tanto, y puede decirse, quizás más de señalar la costa á larga distancia. Al dar mayor extension á la cuestion del alumbrado no nos proponemos indicar uno por uno los faros y fanales que convenga establecer, sino únicamente sentar los principios que podrán servir de base para el estudio de un proyecto en conjunto del alumbrado del mar Rojo y de los parajes del golfo de Pelusio. No hace mucho tiempo aún que las costas de Europa, en las naciones más civilizadas y ricas, se hallan convenientemente iluminadas; en muchos puntos todavía el alumbrado deja ciertamente mucho que desear.

En Oriente casi todo está por hacer, y las poten-