

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

MADRID, 30 DE JULIO DE 1884

4.^a Série.

Tomo 2.^o

Número 14.

AÑO XXXII DE LA PUBLICACION

SUMARIO.

Memoria sobre las Obras públicas de la Isla de Cuba en los años económicos de 1873-74 á 1881-82, por D. Leonardo de Tejada.—Ferro-carriles de vía ancha y de vía estrecha, por D. P. de Alzela.—Puente de los baños de Ledesma. Reparacion de la pila sexta, por D. A. M.

MEMORIA

SOBRE

LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA DE CUBA

EN LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1873-74 A 1881-82

REDACTADA Y DIRIGIDA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE ULTRAMAR POR EL INSPECTOR GENERAL
DE OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA

ILMO. SR. D. LEONARDO DE TEJADA

PRIMERA PARTE.

CONSIDERACIONES GENERALES.

(Continuacion.)

Todas las concesiones de ferro-carriles de esta Isla, á excepcion de las referentes á algunas líneas de pequeña importancia y á los tranvías de la Habana y de Gibara, han sido otorgadas á perpetuidad, habiéndose construido la totalidad de dichos ferro-carriles sin subvencion alguna del Estado ni de los pueblos.

Sólo el ferro-carril de Santiago de Cuba obtuvo un anticipo sin interés de 360.000 pesos, reintegrables en la forma prescrita en el art. 10 del Real decreto de concesion de fecha 15 de Setiembre de 1857. Como dicho anticipo debía abonarse por partes, á medida que se fuesen construyendo los tramos del camino, la Empresa ha recibido, en distintas épocas, cantidades á cuenta del citado anticipo, y ha entregado algunas en calidad de reintegro; pero no puede precisarse el importe de unas ni de otras, porque no existen en esta Inspeccion antecedentes del asunto, que fué encomen-

dado desde un principio á las oficinas de Hacienda. El autor de esta Memoria debe manifestar, sin embargo, que segun documentos que radican en esta Inspeccion, las prórogas otorgadas á la empresa del ferro-carril de que se trata, para la terminacion de la línea, se han hecho extensivas á los plazos fijados para efectuar el reintegro de las cantidades recibidas por aquélla como anticipo.

Además de las líneas concedidas, existen en Cuba un gran número de ellas construidas sin conocimiento de la Administracion, como puede observarse por los cuadros que acompañan á esta Memoria, en los que se detallan todas las que, segun los datos que han podido adquirirse, existen en la Isla.

La casi totalidad de las construidas sin autorizacion, lo han sido por los dueños de las fincas atravesadas por dichas líneas, mediante convenio celebrado entre ellos para su explotacion, y se hallan destinadas al transporte de los frutos de las citadas fincas, á las líneas de servicio general ó á algun puerto ó embarcadero de la costa.

Al hacer constar en esta Memoria la existencia de varias líneas férreas construidas en la Isla sin la autorizacion correspondiente, cree oportuno el que suscribe llamar la atencion del Gobierno Supremo sobre la imposibilidad material de que las Inspecciones de ferro-carriles de la Isla puedan ejercer debidamente las funciones que les están encomendadas con el escaso personal que las constituyen. En efecto, la Inspeccion de ferro-carriles del Oeste, que es la única que se halla organizada con un personal dedicado exclusivamente á dicho servicio, sólo cuenta con un Ingeniero Jefe que ejerce las funciones de Inspector, y un Ayudante.—Con indicar que la citada Inspeccion, que se extiende á cuatro provincias, comprende 1.344 kilómetros de líneas de servicio general, en explotacion, algunas de ellas no enlazadas con la red general, y que á la circunstancia de hallarse aisladas, como sucede con las líneas de Trinidad y Tunas á Santi Spiritus, reunen las de encontrarse muy distantes de la Habana, centro de la red y residencia del personal encargado de la Inspeccion, se comprenderá que éste apenas puede atender más que á los servicios originados por la tramitacion de los expedientes de ferro-carriles y por los numerosos accidentes que casi diariamente ocurren en las líneas, y de los cuales generalmente suele tener conocimiento por los periódicos, ó particularmente, ántes que por las empresas que explotan los citados ferro-carriles. Se comprende, en efecto, que no existiendo más personal facultativo ni administrativo que los dos citados funcionarios, la inspeccion, en lo que á la vigilancia de los servicios de explotacion de las líneas se refiere, viene á ser puramente nominal, y no puede ser otra cosa, ínterin continúe la organizacion actual.

El Gobierno Supremo, atendiendo sin duda á la conveniencia y necesidad de que la vigilancia de las citadas líneas se ejerciera de una manera eficaz, como sucede en la Península, dispuso por Real orden de 13 de Abril de 1875 que la Inspeccion de Obras públicas informase sobre la conveniencia de hacer extensiva la inspeccion que el Estado ejerce sobre los ferro-carriles de la Isla á la parte administrativa y mercantil de su explotacion, redactando y proponiendo como resúmen de su informe, el Reglamento y la plantilla del personal necesario para el nuevo servicio.

Aun cuando esta disposicion fué cumplida por dicha Inspeccion en 7 de Junio de 1877, nada se ha resuelto hasta la fecha sobre el particular, continuando el servicio en las deplorables condiciones que se ha indicado ántes, y que la Inspeccion general de la Isla con los elementos de que dispone no puede remediarse.

Tarifas.—No habiéndose otorgado las concesiones de ferro-carriles anteriores al año de 1857 con sujecion á unas mismas prescripciones, las tarifas aprobadas por el Gobierno para la explotacion de dichas líneas, precisamente las más importantes de la Isla, no son uniformes ni están arregladas al sistema prevenido en el Real decreto de 10 de Diciembre de 1858, con sujecion al cual se concedieron los ferro-carriles posteriormente contruidos. Para salvar estas diferencias, para uniformar las tarifas de todos los ferro-carriles de la Isla, adoptando la base de unidad y kilómetro y unificando á la vez las de las líneas correspondientes á una misma empresa que tenían y tienen distintas tarifas, y para conciliar además los intereses de dichas empresas con los del público, dispuso el Gobierno de la República en 27 de Abril de 1874 que se procediese á la revision y reforma de las de todos los ferro-carriles de la Isla, en el concepto, no sólo de que los precios de las nuevas tarifas deberían dividirse en dos partes, la una relativa al peaje y la otra al transporte, sino de que su redaccion por las empresas respectivas habria de sujetarse precisamente á la base kilométrica indicada, no pudiendo ser mayores las que se pretendiesen, como consecuencia de esta disposicion, que los términos medios de las vigentes en cada línea, y debiendo ser igual para todos los ferro-carriles la clasificacion de las mercancías, divididas en tres ó más agrupaciones, así como la de los ganados, etc., etc., á cuyo efecto deberían ponerse de acuerdo los representantes de dichas empresas bajo la presidencia del Inspector de Obras públicas de esta Isla, con asistencia del de ferro-carriles de los distritos 1.º, 2.º y 3.º. Para el cumplimiento de esta disposicion, se reunieron varias veces en la Inspeccion de Obras públicas los representantes de las citadas empresas, á fin de llegar á un acuerdo sobre dicha clasificacion y sobre la base de que debían partir para la adoptacion de los tipos de sus respectivas tarifas; y aunque no lo hubo definitivo sobre estos particulares,

la mayoría de las empresas aceptó un modelo redactado por varias de ellas, en el que la clasificación de mercancías, ganados, etc., es distinta de la marcada en la tarifa anexa al Real decreto de 10 de Diciembre de 1858; pero como para la fijación de los tipos adoptaban las citadas empresas una base que no era la kilométrica prevenida, puesto que se proponía dividir las líneas en secciones, con un tipo kilométrico distinto para cada una, lo que era contrario al pensamiento y el propósito del Gobierno, y como, por otra parte, las empresas que presentaron los proyectos de sus nuevas tarifas adoptaban todas ellas tipos que excedían en mucho á los términos medios de los vigentes en las respectivas líneas, el asunto quedó por entonces paralizado. A pesar de que el Gobierno Supremo había dispuesto que por la Inspección de ferro-carriles se procediese á redactar las tarifas de las líneas cuyas empresas no la presentasen en la forma prevenida dentro del plazo señalado al efecto, nada ha podido adelantarse despues, en este servicio, por la escasez del personal con que cuenta la Inspección, que la imposibilita para efectuarlo, y por no haber cumplido ninguna empresa, por no creerse obligada á ello, las condiciones prescritas al redactar las tarifas que han presentado.

Hechas estas indicaciones sobre el servicio de ferro-carriles en general, pasemos á reseñar el progreso que han obtenido las obras públicas de dicha clase, de la Isla, durante el período á que se refiere esta Memoria.

Ferro-carril Central.—Entre las líneas de servicio general construidas ó proyectadas en Cuba, ninguna más importante que la designada con el nombre de «Ferro-carril Central,» que, una vez terminada, y en union con las líneas ya existentes, dejará enlazadas por ferro-carril todas las capitales de provincia y las poblaciones más importantes de la Isla.

En las Memorias de Obras públicas anteriores, constan las vicisitudes por que ha pasado el estudio y proyecto de dicho ferro-carril, desde que se inició, hasta fin de Junio de 1873, explicándose en ellas los trabajos efectuados en las distintas épocas á que las mismas se refieren.

Consta tambien, en las indicadas Memorias, que el ferro-carril de que se trata fué estudiado en toda su longitud por el personal facultativo del Estado, y que habiéndose dispuesto por Real orden de 24 de Junio de 1867 que no se remitieran los proyectos de dicha línea á la aprobación del Gobierno de S. M. sino despues de ser informados por la Junta Consultiva de Obras públicas, y de haberse introducido en los mismos las reformas que la citada Junta aconsejase, se comisionó al Inspector de ferro-carriles de los antiguos distritos 1.º, 2.º y 3.º, para que efectuase los trabajos correspondientes, con sujeción á las prescripciones del dictámen emitido por aquella Corporación sobre cada uno de los proyectos relativos á las Secciones de Santa Clara á San Andrés, de San Andrés á Ciego de Avila, de

Ciego de Avila á Puerto Príncipe y de Tunas á Bayamo, trabajos puramente de gabinete, que consistían en la conclusion de algunos documentos que se hallaban incompletos y en la reforma de otros para adaptarlos á los formularios vigentes, dejándose para más adelante, por el estado de insurreccion en que se hallaba el país, los trabajos de campo que debían efectuarse para determinar las mejoras que pudieran obtenerse en las condiciones del trazado y rasantes, del proyecto presentado para las secciones de Puerto-Príncipe á las Tunas y de Bayamo á Vega Batada.

(Se continuará.)

FERRO-CARRILES DE VIA ANCHA Y DE VIA ESTRECHA.

III.

CAPÍTULO II.

LA VÍA ESTRECHA EN EUROPA Y EXÁMEN COMPARATIVO DE LOS GASTOS DE EXPLOTACION.

3. *Noruega.*—El país clásico de los ferro-carriles de vía angosta en Europa, es la Escandinavia, única region donde hasta ahora ha adquirido algun desarrollo su aplicacion, y en que la antigüedad de su empleo, y una larga experiencia, son causas suficientes para que haya podido aquilatarse, con la práctica allí adquirida, el valor real y la extension que debe darse á estos medios de transporte. Todos los libros y folletos que se ocupan de la materia, citan en primer término las aplicaciones de los ferro-carriles económicos, especialmente en Noruega, y preciso es que nos detengamos algo para dar una idea, aunque sucinta, de la historia y vicisitudes por que ha pasado el asunto en aquel apartado país, de las polémicas á que ha dado lugar, y del fallo de la opinion pública, en cuestion tan largamente debatida.

Todos los ingenieros conocen el nombre de M. C. Pihl, el Director de los caminos de hierro de Noruega, que ha sido, así como Fairlie, incansable propagandista de la vía estrecha; y preciso es reconocer, que si en alguna parte parecía plenamente justificada su aplicacion, era en los extensos páramos de la Noruega, en donde sólo había cuando se inició la construccion de aquellas líneas 1.700.000 habitantes en 315.000 kilómetros cuadrados, ó sea 5,20 de densidad media (1), es decir, la sexta parte que en

(1) En la zona del litoral, que es la más habitada, la densidad sube á 22.