

Resulta, pues, que estableciendo los ferro-carriles rurales con arreglo á las ideas que quedan expuestas, de la misma manera que presentarán una grande analogía con las carreteras en cuanto se refiere á las condiciones técnicas del trazado y coste de las obras, la ofrecerán tambien muy notoria bajo el punto de vista económico de la explotacion, pudiendo asegurarse que, donde quiera haya una corriente de tráfico capaz, por su importancia, de justificar la construccion de una carretera, se podrá, bajo el punto de vista expresado, establecer un ferro-carril; prescindiendo, por el momento, de si otro orden de consideraciones pudieran dar la preferencia al camino ordinario sobre el de hierro.

{Se continuará.}

E. ESTADA.

---

## LOS FERRO-CARRILES CANTÁBRICOS

deben ser de vía estrecha.

---

(Continuacion )

### II.

Veamos rápidamente cuál era el estado de los ferro-carriles en aquella época.

La comision juzga que las vías férreas han adquirido un gran desarrollo, que no corresponde, en manera alguna, al estado de la nacion bajo los distintos aspectos que este asunto debe mirarse.

Compara la red española con la de otros países, teniendo en cuenta la poblacion, y halla que, exceptuando Inglaterra y Suiza, España es la que tiene mayor longitud de vías férreas de los demás países europeos que marchan á la cabeza de la civilizacion, y en los que, por consiguiente, la vida comercial ha adquirido grandes proporciones.

Hace análoga comparacion relativamente á los presupuestos de gastos, y encuentra que España está, bajo ese concepto, casi al nivel de la Gran Bretaña y de Prusia, y muy por encima de Francia, Austria, Italia y Rusia.

Pero la demostracion más contundente, añade la Comision, de que el desenvolvimiento de nuestras vias férreas no guarda proporcion con los elementos del país, se manifiesta en los escasísimos productos que los ferro-carriles rinden. El tráfico depende exclusivamente de la vida comercial

de las naciones, y si los beneficios que aquél produce en un camino de hierro son exiguos; claro es que la vía de comunicacion no puede estar económicamente justificada. Este triste resultado se toca en España, no ya para algunos ferro-carriles, sino para la red. El producto medio bruto, por kilómetro, de nuestros caminos de hierro, durante el año de 1864, fué de 7.515 escudos (19.000 pesetas), número inferior á los correspondientes á todas las demás naciones, si se exceptúa Suecia.

Pero, de seguro se me argüirá... Ya no estamos en 1864; en tan largo periodo de tiempo trascurrido han variado muy favorablemente las circunstancias; ha aumentado la riqueza; la agricultura y la industria han experimentado grandísimo desarrollo; ha doblado el comercio exterior, y en mayores proporciones ha crecido el tráfico interior y el movimiento de gentes..., etc.

Concretándonos al producto, pues no ofrece gran importancia para el caso averiguar si hemos subido ó bajado en el rango que ocupábamos en aquella época con relacion á la poblacion y á los presupuestos generales del Estado, echemos una ojeada sobre la memoria oficial de ferro-carriles correspondiente al año de 1880, que es la última publicada.

En ese año, el producto bruto medio por kilómetro en los ferro-carriles de España, fué de 21.500 pesetas, es decir, 2.500 pesetas más que en 1864; ¡después de 16 años!... El mismo producto que en los ferro-carriles secundarios de Francia. Un producto menor que en el Brasil, en donde los dos tercios de las líneas explotadas son de *vía estrecha*, y de reciente construcción!!!

Seguimos, como en 1864, detrás de la Gran Bretaña, de Francia, de Bélgica, Alemania, Rusia, Austria, Holanda, Suiza y al nivel de Italia.

En esta nacion ocurre un hecho que debería dar que pensar á los partidarios de las líneas de costa. De los 8.800 kilómetros en explotacion á fin de 1880, más de tres mil, por la configuracion especial del territorio, recorren el litoral del Mediterráneo y del Adriático. La densidad de poblacion en Italia es casi triple que la de España, su comercio exterior y de cabotaje duplo, y sin embargo, el producto kilométrico medio apenas llegó á 21.200 francos. ¿No es un indicio, si no una prueba, de que la vecindad del mar no es nada favorable ni ventajosa para las líneas férreas paralelas á su costa?

Mucho hubiera deseado dar á conocer los sacrificios impuestos para el establecimiento de nuestros caminos de hierro y determinar, de un modo siquiera aproximado, el capital total en ellos invertido.

Pero es tarea superior á mis solas fuerzas, porque las memorias oficiales no indican las enormes sumas perdidas en las quiebras, compras y fusiones de líneas, ni dan noticia de la deuda flotante contraída por casi to-

das las Compañías. Sin embargo, la Comision encargada del estudio de las tarifas reúne los datos necesarios, y quizás, algun dia, se pueda examinar en toda su desnudez la verdadera situacion á que nos ha traído la construcion de tantas y tan costosas vías férreas.

Una persona, que ha ocupado altos puestos, y muy competente en todo lo que concierne á ferro-carriles, me aseguraba, hace poco, que su coste medio kilométrico, *real y verdadero*, no bajaba de 500.000 pesetas. Esta cifra representaría, para la totalidad de nuestra red, unos 3.500 millones de pesetas, capital que, racional y juiciosamente empleado, hubiera dado al 5 por 100 un interés anual de 175 millones. El producto líquido total en 1880, fué de 85; de modo que resultó un déficit de 90 millones ó una disminucion de 1.800 en la riqueza general. De esta cantidad han sido desembolsados 656 en subvenciones, por el propietario, el industrial, el comerciante... etcétera, para atenuar las pérdidas causadas por un negocio mal estudiado, peor concebido y emprendido, improductivo, ruinoso. Y el mal irá cada dia agravándose si no se corta de raíz, suprimiendo toda subvencion del Estado, que alucina y alienta á tales empresas, abandonando la industria de los ferro-carriles, como lo están todas las demás, á la iniciativa privada, y emprendiendo sólo aquellas líneas reconocidamente útiles, productivas y remuneradoras á medida que quede bien demostrada su necesidad.

Hoy podemos decir, como la Comision en 1865: «Inútil es todo comentario. Los datos que anteceden hablan más alto que cualquiera clase de consideraciones, y prueban evidentemente que ni el comercio, ni la industria, ni la riqueza del país, están en armonía con el desarrollo que los ferro-carriles han tomado en España »

Y francamente, se necesita el inalterable optimismo del doctor Panglóss para tratar de convencernos de que el capital empleado en nuestros ferro-carriles ha encontrado su debida remuneracion y que su estado es halagüeño y próspero.

Sobran ferro-carriles internacionales y de interés general, calificacion de que se abusaba, y se abusa, para obtener del Estado subvenciones indebidas; lo que hace falta son líneas de *interés local*, caminos que, penetrando hasta los centros productores y de consumo más apartados, lleven algo de sangre á esas arterias, la mayor parte anémicas.

Pero se me dirá aún: todo eso podría ser cierto para nuestras líneas tomadas en conjunto, pero no es aplicable á la zona cantábrica, que tiene vida propia; cuya poblacion es densa; en donde la industria ha adquirido inmenso desarrollo; en donde ha duplicado el comercio exterior y el de cabotaje.... La línea cantábrica se halla en condiciones iguales, si no mejores que la de la costa del Mediterráneo, que alcanza los mayores productos de casi todas las demás de España.

Véase en primer lugar, cómo las exageraciones conducen á lamentables contradicciones.

La línea de Tarragona á la frontera francesa, produce, en efecto, grandes rendimientos relativamente á los que obtienen, en general, las demás vías férreas, porque la zona que recorre es poblada, rica, de las más fértiles en producciones del suelo, y en donde se halla concentrada casi toda la industria fabril y manufacturera de España. Además, el comercio exterior y de cabotaje es allí relativamente considerable.

Pero esa línea no ha recibido *subvencion ninguna del Estado!* Pues bien; si el ferro carril cantábrico se halla en iguales ó mejores condiciones, ¿cómo se confiesa que sus productos no han de remunerar suficientemente el capital invertido en su construccion, y se apela á las 60.000 pesetas de subvencion por kilómetro?

La costa cantábrica ha visto, es cierto, en el período de tiempo trascurrido desde 1864, doblado su comercio exterior y de cabotaje. En cuanto al comercio exterior, habrá influido, no lo dudo, en el progreso de las líneas radiales y transversales; pero no creo aumentara de un modo notable el tráfico por la costa, porque el movimiento principal se verifica de la costa al interior y viceversa.

Por otro lado, creo que los que suponen y esperan que la nueva línea habría de absorber el tráfico de cabotaje, se forjan ilusiones.

En la costa oriental del Mediterráneo el cabotaje ascendió en 1865 á 395 millones de pesetas, y en 1881 á 421. De modo que si no ha aumentado mucho, tampoco ha disminuido á pesar de la competencia del ferro-carril. *Este no ha podido matar á aquél.* Y lo mismo sucederá en la costa cantábrica, y con mayor razon, porque gran parte de las mercancías son de poco valor, y no necesitan velocidad ni grandes cuidados. También juzgo una ilusion el transporte por tierra de minerales de Francia, porque siempre preferirá la vía marítima como más barata. Segun me han asegurado, la tonelada ha sido transportada, desde la ría de Bilbao al Boucau, por 6 francos. ¿Cómo podría el ferro-carril hacer ese transporte á tan bajo precio? Dice el Sr. Alzola que ha visto wagones cargados de mineral en la línea del Norte, en direccion para Francia. No es extraño que los haya visto, porque en 1870 y 71, la línea del Norte transportó para aquella nacion de 10 á 12.000 toneladas.

Pero ¿en qué circunstancias? Cuando la guerra franco-prusiana produjo tal alza en los fletes, que fué ya posible la competencia por el ferro-carril. Concluida la guerra, reducidos los fletes á sus precios normales, el mineral volvió á su vía natural, y el Norte, renunciando á la lucha, suprimió la tarifa bajísima al efecto establecida.

Pero lo que llama la atencion, lo que causa verdadera sorpresa es, cómo

en tan largo intervalo de tiempo trascurrido, nadie se ha hecho cargo de la importancia inmensa, bajo el punto de vista general, de la línea cantábrica.

Las corporaciones, los representantes de las provincias interesadas, de nada se han apercibido, nada han vislumbrado, no han intentado siquiera hacerla incluir en el plan general de 1877.

Cuando se pensó en el establecimiento del ferro-carril de Durango; cuando se emprendieron las obras y los estudios de su continuacion; cuando se solicitaron y se concedieron varias líneas de vía estrecha en el litoral, ni una palabra, ni un consejo, ni una protesta.

Entonces era la ocasion oportuna de promover discusion sobre la conveniencia de tal ó cual línea, y *de trazar un plan bien estudiado de las vías férreas de diverso orden que mejor respondieran á los intereses generales y permanentes de la region*; entonces era la ocasion de examinar el ancho más adecuado al movimiento y tráfico probables..... De repente surgen nuevos Mahdis que, con su palabra inspirada, desgarran la nube que oscurecia el entendimiento, derraman la luz en torno suyo y aparece en todo su esplendor la verdad revelada..... Sin embargo, en las atrasadas provincias de Santander, Oviedo y demás del litoral, continúan en su error y ceguera; no hallan en la costa elementos suficientes para la construccion de una vía ancha y adoptan la estrecha..... se ha solicitado la concesion de una vía estrecha de Santiago á la Coruña; está ya concedida la de Oviedo á Santander y las Diputaciones han acordado subvencionarla, segun he leído en los periódicos; se está estudiando, *de vía estrecha tambien*, la de Santander á Laredo..... De modo que esa gran línea cantábrica, de tanta importancia general, se verá tronzada en dos porciones de distintos anchos.

Esto sí que es un desatino, *un error insigne*, un absurdo incalificable, y los que han atacado, amenazado con una ruina inevitable á nuestras modestísimas líneas de interés local, no han tenido una palabra para aquéllas, ni las han mencionado siquiera. Ellos, partidarios de la unidad de ancho, ¿cómo no han tratado de conseguirla en toda la longitud del ferro-carril que tanto entusiasmo les causa? Ellos, tan enemigos del trasbordo, ¿cómo lo establecen, á sabiendas y en la misma línea, al adoptar en una parte de ella un ancho diferente?

Pero ¿quién comete el *error insigne*? ¿los partidarios de la vía ancha ó los de la estrecha? Esto es lo que trataré de dilucidar en un próximo artículo.

Resumiendo: el ferro-carril cantábrico, muy útil, muy necesario, si se quiere, para las provincias y localidades que ha de recorrer, no reúne las condiciones indispensables para ser clasificado de primer orden, porque no

tiene que satisfacer á intereses internacionales, ni de defensa, ni de política interior y administracion del Estado, ni comerciales, bajo el punto de vista general.

No tiene que satisfacer á intereses internacionales, he dicho.

En efecto; si se echa una ojeada sobre el mapa de España, se observará que las líneas parten directamente de Madrid á la frontera francesa y ponen en comunicacion toda la Península con la república vecina. La una se dirige á Irún; la otra, pasando por Zaragoza, Lérida, Barcelona y Girona, atraviesa la cordillera pirenaica por su parte más oriental. Ambas satisfacen, si no completamente, bastante bien á las necesidades presentes, y la prueba es que sólo dan productos brutos de 41.000 y 28.000 pesetas por kilómetro, despues de tantos años de explotacion, y que no han tenido necesidad aún de establecer su doble via. Sin embargo, se ha concedido y se ha inaugurado ya la nueva línea de Canfranc, que atravesará el Pirineo por su parte central, y se ha de anunciar pronto la subasta de una cuarta que partiendo de Baides llegue á Castejon, de modo que tarde ó temprano se continuará desde Pamplona á la frontera.

Veamos cómo Francia, que no repara en cruzar su territorio con una infinidad de líneas reputadas inútiles, corresponde á nuestro lujo de comunicaciones. Un solo ferro-carril parte directamente de la capital, y es el de Orleans, Burdeos, Bayona, Hendaya, que se reduce á una sola vía al aproximarse á la frontera.

De Dax se dirige un ramal á Pau y Oloron, que se unirá con nuestras líneas del Pirineo central, y finalmente, de la transversal de Burdeos al Mediterráneo se destaca otro ramal en Narbona que por Perpignan, viene á empalmarse con nuestra línea oriental.

¿Y se quiere todavía una *quinta* comunicacion internacional?

No tiene que satisfacer á intereses estratégicos. No seré yo el que tenga la petulancia de decir ni una sola palabra sobre un asunto en el que carezco de toda competencia; pero si haré observar que el marqués del Duero, presidente, tres oficiales superiores de Ingenieros y un Jefe de Escuadra, vocales de la comision de 1865, estudiaron perfectamente la cuestion y no debieron hallar en la línea condiciones de defensa, cuando ni siquiera la *recomendaron*.

(Se continuará.)

A. IBARRETA.

---

MADRID: 1884.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE

Calle de Pizarro, número 45, bajo.