

años en construir los ya acordados. Por consiguiente, me parece que no hace falta por ahora incluir más, porque no se podrán construir tan pronto como se desea.

Yo me atrevo á proponer á la Cámara, como solución en este conflicto, que, ó se mantenga la ley, ó si no que se formule por esta Cámara un nuevo proyecto que vaya al Congreso, allí se discuta y se vea si se encuentra uno que satisfaga por completo.

Siento haber molestado la atención del Senado, y le agradezco su benevolencia.—He dicho.»

FERROCARRILES DE CANFRANC Y DE NOGUERA-PALLARESA

El deseo que han manifestado algunas personas, que por diferentes causas siguen con interés la marcha de estos ferrocarriles, de conocer la situación de este asunto, nos ha impulsado á redactar esta noticia, que creemos suficiente para dar á nuestros lectores idea de la cuestión, que tan vital interés tiene para las provincias interesadas.

Prescindiremos de la historia antigua de estos proyectos, así como de las razones que hubo para que después de inauguradas las obras de Canfranc, sin acuerdo previo con el Gobierno francés, quedasen en suspenso, á la mira de la resolución que diesen ambas naciones al cruce de la frontera por la región central del Pirineo.

Basta consignar que había un proyecto aprobado para la línea de Canfranc, según el cual partía ésta de Huesca, y pasando por Ayerbe, La Peña, Caldearenas, Jaca y Canfranc, entraba en Francia por Somport. Complemento de este ferrocarril era un ramal desde Zuera, á empalmar con la indicada línea general.

La línea de Noguera-Pallaresa estaba también estudiada por una Comisión de Ingenieros españoles. Arrancaba de Lérida, y pasando por Camarasa, Tremp, Sort y Esterri, cruzaba la divisoria por el Plat de Beret, en territorio español, á la altitud de 1.878 metros, á cielo descubierto, y seguía por el valle de Aran á entrar en Francia por Pont-du-Roi. Este proyecto no llegó á ser sometido á la aprobación superior.

Tanto los dos Gobiernos interesados, como gran número de Sociedades particulares, habían estudiado otra multitud de líneas más ó menos realizables, creándose con el trascurso del tiempo un cúmulo de pretensiones y rivalidades que dificultaban cada vez más un acuerdo, por lo cual se pensó muy oportunamente en someter este asunto al examen de una Comisión internacional, que propusiese qué líneas deberían construirse en el Pirineo

central, con el auxilio de ambos países, y á qué condiciones generales deberían sujetarse en su trazado y en su enlace.

El dictamen de la Comisión sirvió de base á un Convenio, firmado por los Plenipotenciarios de España y de Francia, en el cual se establece que deberán hacerse dos ferrocarriles. El de Canfranc arrancará en Zuera de la línea de Zaragoza á Barcelona, y pasando por Jaca cruzará la divisoria por Somport, siguiendo en Francia el valle de Aspe hasta Oloron; siendo prescripción del Convenio que se adopte en España el trazado más corto y directo posible.

El del Noguera-Pallaresa debe empezar en Lérida, siguiendo los ríos Segre y Noguera, hasta el punto conveniente para perforar la divisoria, saliendo por las inmediaciones de Salau al valle del Salat, terminando en Saint-Girons.

Se establecen, de común acuerdo límites de pendientes y de curvas, y prescripciones de enlace y de plazos de ejecución, de todo lo cual prescindimos por no separarnos de nuestro objeto.

Para modificar los proyectos con arreglo á este Convenio, nombró el Gobierno español una Comisión técnica, la cual ha luchado durante algunos meses con grandes dificultades por falta de personal y de elementos. Primero tuvo un solo Ingeniero, ocupado exclusivamente en trabajos de gabinete; después, y por espacio de cinco meses, formó parte de la Comisión otro Ingeniero, y solamente desde Septiembre último ha contado con los dos Ingenieros que se le asignaron, y ha podido normalizar su marcha y desarrollar los trabajos, impulsando con gran actividad los de campo, que se han continuado hasta el 21 de Diciembre último en la región alta del Pirineo.

Se indicará separadamente el estudio que requiere cada una de las dos líneas y la situación en que se encuentran los proyectos.

Línea de Canfranc.—El problema fundamental que presenta este ferrocarril es la elección de su trazado. La concesión estaba hecha para una línea que desde Huesca pasaba por Ayerbe, bajaba al río Gállego, cerca de Murillo, y desde allí lo seguía hasta el arroyo de Tulivana, por el cual, y sin dificultad de ninguna especie, salía á la cuenca del Aragón, cerca de Jaca, internándose por la parte alta de este río (valle de Canfranc), hasta el túnel internacional, que debe tener su boca no lejos del moderno y magnífico puente de Coll de Ladrónes.

Este trazado debe necesariamente modificarse, según los acuerdos y bases del Convenio, haciéndolo mucho más corto y directo. Para ello, y prescindiendo por el momento de la parte inferior, hay que abandonar el río Gállego en el pueblo de La Peña, donde tuerce su dirección de una manera tan brusca y continuada hacia el Este, y debe buscarse una salida

hacia Jaca, salvando la imponente barrera de la montaña de San Juan, que se interpone y liga con la peña de Oroel.

Después de muchos y detenidos estudios, se ha concretado la cuestión á elegir entre horadar la montaña con un gran túnel ó contonearla por el Oeste, salvándola por la gran caída que presenta de dicho lado, sin necesidad de túnel, pero á expensas de un aumento de longitud. La actual Comisión parece que prefiere el trazado directo con túnel de 2.000 metros, que pasará precisamente por debajo del célebre Monasterio de San Juan, Covadonga de la antigua corona de Aragón.

Se han estudiado para motivar esta elección, unos 30 kilómetros desde Altarés, por Alastuey-Paternos á la Peña, detallando en planos acotados unos 14 kilómetros del paso de la divisoria.

Respecto á la parte inferior del ferrocarril, que debe partir de Zuera, se ha adoptado para el trazado la zona inmediata al río Gállego, que ofrece grandes é indiscutibles ventajas, sin que por ellas resulte perjuicio alguno para el ramal que ha de servir á Huesca y Ayerbe, el cual puede ligarse perfectamente con la línea general y directa, que resulta así mejor y más corta.

Resulta de todo esto un estudio nuevo desde Zuera hasta más arriba de Jaca, pudiéndose utilizar los 24 kilómetros últimos del valle de Canfranc con algunas variaciones, motivadas por consideraciones estratégicas y de presupuesto.

La parte nueva del trazado mide 95 kilómetros, que con los 24 que se ha dicho podrán utilizarse, suman los 119 que, próximamente, tendrá este ferrocarril desde Zuera á Somport, en vez de los 152 y medio que habría si se ejecutasen las líneas concedidas.

En los pocos meses transcurridos desde que se nombraron los Ingenieros, se han tomado datos definitivos de campo para 56 kilómetros de la nueva línea, además de los muchos reconocimientos, tanteos y planos que se han hecho para fijar la elección del trazado.

Los trabajos de gabinete corresponden á esta actividad y adelanto. Se han tenido presentes, como datos de gran valor, los trabajos de la Comisión anterior, si bien de sus planos sólo se utilizan para los 95 kilómetros nuevos, los que definen el relieve y configuración del terreno en los 15 primeros kilómetros.

El Ministerio de la Guerra ha nombrado recientemente un Comandante de Ingenieros para que forme parte de la Comisión en los estudios de Canfranc, atendiendo á la gran importancia de las cuestiones estratégicas que se han de ventilar, así en el paso de la frontera como al cruzar el campo atrincherado de Jaca y los fuertes de las líneas defensivas.

Si Francia venciese las dificultades ó reparos, al parecer de orden económico, que la retraen de presentar el Convenio á la sanción de las Cáma-

ras, y por fortuna para Aragón y para Lérida, se plantease la ejecución inmediata de estas líneas, no habría dificultad ninguna por causa de los estudios que se hacen, pues desde luego podrían desarrollarse los trabajos en los 24 kilómetros del valle de Canfranc y en los 30 próximamente del ramal de Huesca, por Ayerbe, á la línea general, que de un modo ó de otro, ha de formar parte de la concesión reformada, y en muy breve plazo podría presentarse el proyecto de los 53 kilómetros de Zuera á Murillo, con lo cual es evidente que están completamente á salvo las cuestiones de tiempo y plazo.

Línea del Noguera-Pallaresa.—Ninguna duda ofrece para esta línea la dirección general del trazado, que ha de seguir desde Lérida el valle del Segre hasta la confluencia con este río, del Noguera-Pallaresa, en el centro de las agrestes y casi inaccesibles gargantas de la sierra de Montroig, continuando después por todo el curso del Noguera hasta Isil, así por los hermosos valles y curvas de Tremp, Pobla, Esterri y otros, como por los grandiosos desfiladeros y hoces de Malpartit, Terradets, Collegats, Llavorsí, etcétera.

La antigua línea media, desde Lérida hasta el punto indicado para entrada del túnel internacional, 160 kilómetros, que se reducirán en proporción al acortamiento que resulte de rectificar el trazado, sustituyendo á las curvas de 150 y 200 metros de radio que se habían admitido, las de 300 que se adoptan ahora como límite inferior.

Por esta causa y por otras muy atendibles, hay que modificar el trazado en casi toda su longitud, aceptando provisionalmente los 42 kilómetros del origen de la línea á partir de Lérida.

Está muy adelantado el proyecto de 67 kilómetros desde la confluencia del Noguera-Pallaresa con el Segre (puente arruinado del Diablo) hasta Gerri, y de otros 9 kilómetros desde Esterri hacia la frontera, y se tienen los datos de campo para otros 24 kilómetros de nuevo trazado.

En lo que se ha estudiado se utiliza mucho de los planos acotados formados por la Comisión anterior; pero se han tenido que completar ó que hacer de nuevo en los varios puntos en que falta zona para la nueva línea, y además se ha introducido en los planos la traza de la carretera que se está ejecutando de Tremp á Sort, la cual dificulta mucho el proyecto del ferrocarril en los estrechos tajos y en las laderas flojas y movedizas.

Del mismo modo que para el de Canfranc, forma parte de la Comisión, dependiendo del Ministerio de la Guerra, un Comandante de Ingenieros, pues no son inferiores en importancia para este caso los problemas de defensa, así en la zona fronteriza como en la segunda línea y en la plaza de Lérida.

Si la eventualidad dichosa á que se ha hecho referencia al tratar de las

probabilidades de ejecución de estos ferrocarriles, decidiese que se llevaran á cabo desde luego las dos líneas hoy ligadas por el Convenio, que les impone una marcha paralela casi uniforme, no hubiera de ser tampoco estos estudios rémora ni impedimento para darles desarrollo y vida.

Desde luego se podría emprender la construcción de los 42 kilómetros de Lérida al Noguera-Pallaresa, y por lo mucho hecho en el proyecto en los pocos meses transcurridos desde que se organizó la Comisión técnica, se puede asegurar que en plazo muy breve se presentarían ultimados los de varios trozos, y entre ellos algunos pasos de esas salvajes gargantas, que hoy son admiración de los viajeros y turistas, y en breve podrían ser taller en que se desarrollase la actividad de los habitantes de aquellas desheredadas comarcas.

EL PROBLEMA SANITARIO.

II.

(Conclusión.)

Parecerá quizás algo extraño que haya crecido el contingente de la mortalidad en esta población, que se halla administrada por un municipio tan activo y emprendedor, y que no ha escatimado sacrificios en los últimos años en la ejecución de obras municipales, ni en el servicio de policía; pero hay que tener presente, que la extensión del radio de la villa le incorporó barrios rurales en su mayor parte, en los que ha crecido rápidamente el vecindario, anticipándose á la instalación del abastecimiento de aguas, alcantarillados, etc., que han requerido algunos años para su planteamiento; pero muchos puntos oscuros han de aclararse el día en que se practique el minucioso censo demográfico antes indicado, para lo cual creemos suficientes los datos consignados en los libros del Registro civil, si se clasifican y agrupan convenientemente.

Pasemos ahora al examen comparativo con otras poblaciones. Ya hemos dicho que el *Boletín* de la Dirección de Beneficencia y Sanidad adolece de errores importantes respecto de los censos; así es que á Bilbao, por ejemplo, se le asignan en el segundo semestre de 1884, 33.761 habitantes; de manera que hay que mirar con cierta desconfianza los datos que se relacionan con el empadronamiento, ó por lo menos se deben corregir. En cambio, estos errores se compensan en las comparaciones de la natalidad con la mortalidad; pero de todos modos vamos á consignarlos tal como los ha deducido el Sr. Jimeno Agius del *Boletín demográfico* para el quinquenio de 1880-84, con aplicación á las ciudades más importantes de España: