

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

MADRID, 30 DE JUNIO DE 1888.

4.ª Serie.

Tomo 6.º

Número 12.

AÑO XXXVI DE LA PUBLICACIÓN.

SUMARIO.

Consideraciones sobre el ferrocarril de Bilbao á Durango, por D. R. Págo. —Nota sobre el cálculo de las distancias medias de transporte de materiales para las obras de fábrica, por D. M. González y Martí.—Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría de Bilbao en el año económico de 1886 á 1887, por D. E. de Churruarín.—Lámina 75: *Obras de la desembocadura de la Ría de Bilbao.*

CONSIDERACIONES SOBRE EL FERROCARRIL DE BILBAO Á DURANGO

La concesión de este ferrocarril fué otorgada el 29 de Diciembre de 1877, con arreglo al Decreto-Ley de 14 de Diciembre de 1868.

Apenas había en aquella época media docena de personas que tuvieron vislumbre de esperanza en el éxito del proyecto.

Pero sus iniciadores confiaban salir airosos de su empeño, no tanto quizás por las condiciones de la localidad en que se establecía esta vía de comunicación perfeccionada, como por las condiciones en que se les otorgaba la concesión.

La libertad é independencia con que podría hacerse la explotación era ya una garantía para los capitales que iban á invertirse en un negocio, cuyo éxito dependía en gran parte del conocimiento que los expropietarios de ese ferrocarril tenían de las costumbres y los hábitos de los habitantes de la comarca que atravesaba, y á los cuales debía adaptarse la manera de ser de la línea.

Ahora, transcurridos ya seis años desde el día en que tuvo lugar la apertura de este camino, es cuando se ve palpablemente que lo que merced á la Ley del Sr. Echegaray ha sido un buen negocio para los que se arriesgaron á emprenderlo, sin ella hubiera, cuando más, llegado á ser pequeña y rutinaria especulación, ó quizás desventajoso, ya que no ruinoso negocio, para los que lo afrontaron.

En este país, donde el más fútil pretexto motiva un movimiento extraordinario de viajeros, sería poco menos que imposible satisfacer las exigencias de éstos, si la Compañía estuviera bajo la inmediata fiscalización

de las inspecciones del Gobierno, porque se vería privada de poder hacer trenes especiales con la libertad con que hoy los hace; no podría tampoco detener los ordinarios allí donde más convenga á los intereses del público y á los suyos, ni suprimir apeaderos en épocas convenientes, volviéndolos á abrir cuando realmente sean útiles, dando á los trenes mayor ó menor velocidad dentro de los límites legales, aumentar ó disminuir el precio de tarifas, y obrar, en fin, como puede hacerlo con su propiedad el dueño de ella.

Y no se arguya con que esa manera de obrar tiene el grandísimo inconveniente que da lugar á que se abuse del público. Aparte de que la Compañía es la primera interesada en dejar satisfecho á éste y de que pesa siempre sobre ella la responsabilidad de sus acciones, la prueba de que ese temor no es tan fundado como parece, está en el resultado obtenido hasta la fecha por el ferrocarril de Bilbao á Durango. En los seis años que lleva de explotación no ha ocurrido ni la más leve é insignificante desgracia personal, ni se ha presentado tampoco reclamación alguna que pueda calificarse de tal por su importancia.

En estos momentos, en que se halla á discusión en el Congreso un proyecto de Ley sobre ferrocarriles secundarios, conviene hacer observar que no son las subvenciones en metálico las verdaderas y tangibles ventajas que el Gobierno puede conceder á las Compañías de buena fe. Sirven ellas muy frecuentemente, por desgracia, para especulaciones de no muy buena ley, y no suelen ser los que en último termino llevan á cabo la realización del proyecto los que más disfrutan de esas subvenciones.

Aparte de que la garantía del 5 por 100 durante los diez primeros años de explotación, que según el art. 2.º del citado proyecto de Ley se otorga al cap tal invertido en el coste de la construcción, dando como maximum á éste el de 80 000 pesetas por kilómetro es completamente ilógico, pues en una nación como España, en donde el terreno es tan distinto y vario, no sólo geográfica y geológicamente considerado, sino también en hábitos y costumbres de sus moradores, no puede fijarse en absoluto el precio del coste kilométrico de línea, pues mientras en las Provincias Vascongadas en general excedería en mucho de la cantidad fijada, en la Mancha y llanos de Castilla, no alcanzaría á las 80.000 pesetas.

Sería, pues, más ventajoso para las Compañías y para el Gobierno suprimirse las subvenciones y dar más amplitud y holgura á las condiciones con que se trata de otorgar á los ferrocarriles sin subvención.

El art. 10 de ese proyecto de Ley dice también que el Gobierno consignará las tarifas máximas que deben aplicarse á los ferrocarriles secundarios.

Difícil, cuando no imposible, es fijar á priori las tarifas todas que de-

berán regir en una nueva línea, cuya explotación pende en primer término del conocimiento de la localidad en que aquélla se establece. Fijar en absoluto el precio de transporte antes de haber comenzado la explotación de la línea, equivale á cortarse las alas para volar. La Compañía, que es la primera interesada en el rendimiento de la línea, es la que mejor que otro alguno puede aplicar esos precios á medida que vaya conociendo las necesidades del público, y éste responderá ó no á las exigencias de aquélla, concediéndole su beneplácito ó volviéndole la espalda.

Que desde el instante que no goce la Compañía del monopolio de ser sola su línea la que ha de poder construirse en la zona en que se halla establecida, no faltará, si el resultado que obtiene es ventajoso, quien le haga la competencia, y ella encontrará seguramente el premio merecido á su immoderada codicia.

Las bases para el proyecto de Ley sobre ferrocarriles secundarios, propuestas por el que suscribe en el Senado en el año próximo pasado, dan concreta y clara solución al asunto en el sentido que se manifiesta anteriormente.

Las subvenciones de las Diputaciones, Ayuntamientos ó Corporaciones locales no dan lugar á especulaciones de mala ley, como sucede con las otorgadas por el Gobierno, porque ellas responden á sabiendas á las necesidades de la línea, y no caen, por consiguiente, en el error de dar más ó menos de lo que sea necesario, como sucede con las subvenciones otorgadas *ad livitum* y sin conocimiento de causa.

Además, lo natural y lógico también es lo que en dichas bases se propone respecto á la cesión de la línea al cabo de cierto número de años á esas mismas Corporaciones. Ellas deben ser las que alcancen ese beneficio á cambio del sacrificio que se imponen. De ese modo llegaría un día en que las provincias que más contribuyan al desarrollo y engrandecimiento de las fuerzas vivas del país, sean las que obtengan el premio debido á su iniciativa y anhelo en pro de sus administrados.

Si estas líneas de comunicación secundaria, que son, por decirlo así, las venas por donde afluye la savia de la riqueza pública, han de extenderse y cruzarse como las antiguas carreteras, es preciso que se corrijan, que desaparezcan más bien las trabas sin número que hoy pesan sobre los que, por término de la lucha sostenida hasta el instante de que su proyecto sea Ley, se encuentran con una Draconiana que echa por tierra las ilusiones que se habían forjado al emprender sus trabajos.

Buena prueba de esa verdad la tiene el legislador en las provincias vascongadas, con sólo observar, que como en ellas se goza de alguna más franquicia que en el resto de la nación, con sólo esa pequeña diferencia autonómica y á pesar de la actual restringida ley sobre ferrocarriles, cruzan y

