

LOS FERROCARRILES EN INGLATERRA

I.

La importancia muy justificada que se concede al asunto me anima á terciar en la especie de información abierta ante la opinión pública con motivo de los últimos accidentes de ferrocarriles, llevado por el mismo buen deseo que indudablemente guía á todos los que observan, proponen y aconsejan, á fin de obtener la mayor perfección posible para el servicio de los mismos.

Me apresuro á manifestar, para que no se forme un prejuicio erróneo por el epígrafe que encabeza estas líneas, que no he de caer en la vulgaridad de pretender para nuestro país una copia, que por otra parte sería imposible, de los ferrocarriles ingleses. Mi punto de vista es que el estudio de la esencia del servicio de los ferrocarriles en Inglaterra, donde indudablemente alcanza la mayor perfección conocida, permite formar un criterio práctico aplicable á nuestro país, teniendo en cuenta, excusado es decirlo, la diversidad de circunstancias en ambos casos.

Entiendo que la explotación de las vías férreas existentes en un país es una función directa del estado social del mismo. Quiero decir, que un ferrocarril que se construyera ahora en Marruecos, por ejemplo, no necesitaría muchas dependencias en las estaciones, ni lujo en los carruajes, ni gran exactitud en las horas de los trenes, porque los viajeros no experimentarían gran contratiempo en esperar los retrasos fumando una pipa sentados en el suelo con toda comodidad; por el contrario, el público de Londres nunca se manifiesta satisfecho de las mejoras constantes en las estaciones y carruajes, de la multiplicidad enorme de trenes y de la asombrosa exactitud de su marcha.

Así, pues, creo yo que puede hacerse siempre una división bien definida en cuestiones que afectan á la seguridad de la explotación, que son de igual importancia en todos los países, porque la propiedad y la vida se estiman de igual manera en todos los puntos de la tierra y cuestiones que necesariamente han de estar moldeadas en las condiciones y circunstancias del país á que se refieren.

El primer grupo debe comprender cuanto haga segura la circulación, y conduzca á inspirar la confianza y familiaridad con los viajes en ferrocarril, que corresponde á las necesidades de la vida moderna. Nada de carriles y traviesas en mediano estado; todos deben ser buenos. Ningún desmonte ni terraplén á medio concluir. Ningún puente provisional ó apuntalado indefi-

nidamente. Una vía y unas obras y un material móvil en perfecto estado de servicio, cueste lo que cueste.

Un personal que educado en la obediencia y más estricta disciplina tenga como compensación el convencimiento de que se le dirige conforme á su aptitud y merecimientos y nunca por influencias, paisanaje ú otras causas ajenas á la más absoluta justicia. Y no es necesario decir que una conveniente remuneración, una racional distribución del trabajo y el deber moral de proveer para los tiempos de la vejez y de la desgracia por medio de Cajas de previsión, que tan bien organizadas funcionan en éste y otros países, es cada día más indispensable para producir en el empleado de ferrocarriles el contento y buena voluntad, que alejan de la *máquina humana* las causas posibles de deterioro.

Conseguido esto, el sistema de señales tiene ya importancia más secundaria en nuestro país. Son muchos los inventos que se suceden aquí para perfeccionar las señales, teniendo por base el sistema llamado *inter-locking*; pero entiendo que cada cosa para su cosa. Cuando los trenes se suceden con mucha frecuencia, á veces cada tres minutos, y las velocidades son grandes, han de emplearse evidentemente, para prevenir colisiones muy posibles, otros medios que cuando los trenes son pocos; á veces uno solo cada veinticuatro horas.

Hay muchas estaciones en España donde debería aplicarse aquel sistema, aun con ventaja económica para las Compañías; pero no puede defenderse como medida general, porque su empleo en la mayor parte de las estaciones de la red es un despropósito económico que no está justificado por ninguna necesidad racional.

Se ha llegado á pedir la doble vía en todas las líneas; frenos automáticos en todos los trenes de viajeros y mercancías. ¡Por Dios!....

Es necesario huir de las exageraciones, que desprestigian la demanda legítima, y no olvidar que las empresas de ferrocarriles están sujetas á las mismas reglas económicas de vida que las demás industrias; y así como debe exigirseles, sin atenuación alguna, cuanto sea racionalmente necesario para asegurar la vida del viajero, cueste lo que cueste, es injusto obligarlas á gastos desproporcionados y sin fundamento. Bastante hay que corregir sin rebasar la medida del buen sentido, y esto aun en interés principal y preferente del país; puesto que el camino de las exageraciones podrá conducir, si se quiere, á la ruina de las Compañías; pero arruinará de paso el presente y el futuro de la riqueza patria.

La doble vía no añade por sí sola ninguna garantía de seguridad, y la estadística manifiesta más accidentes por alcances de trenes con la doble vía, que por choques en la vía única. Ya darían algo en Inglaterra, considerado solo el aspecto técnico del caso, por no necesitar la complicación

que requiere asegurar la explotación con la doble, cuádruple y séxtuple vía. En cambio la circulación por la vía única, que en esencia es el *block-system* de este país, no puede ser más sencilla, y cumpliendo con exactitud los Reglamentos y disposiciones vigentes es *imposible* un choque de trenes.

La cuestión de los frenos está íntimamente ligada con las velocidades que se adopten. La topografía del país y otras varias causas han hecho que los trazados de nuestras líneas no permitan grandes velocidades, que por otra parte no hacen falta por ahora, y con la disminución de velocidad á los límites *señalados* para los trenes mixtos no es tan necesario como se cree el empleo de frenos enérgicos. De todos modos, ante la necesidad de restablecer la confianza del público considero, que el empleo de los frenos automáticos debe ser obligatorio para todos los trenes de viajeros.

En Inglaterra no hay motivo para distinción, porque todos los trenes van sumamente aprisa. Son varios los de viajeros que salen de Londres cada día con velocidad de 80 kilómetros por hora y muchos los de mercancías que van á 60 kilómetros.

Cuanto se refiere á la seguridad de la circulación debe exigirse resueltamente de las Compañías. Todo aquello material y tangible puede imponerlo el Gobierno con la misma severidad empleada aquí y en los Estados Unidos, que son los dos países del globo en donde menos ingerencia tiene el Estado en la explotación de los ferrocarriles. Por lo que toca al buen estado moral y material de los empleados, absolutamente indispensable para una explotación segura, no hay, en mi concepto, acción alguna bastante eficaz fuera de la directa é inmediata de las mismas Compañías, y para producirla es necesario aclimatar en nuestro suelo la responsabilidad civil que existe embrionaria en nuestras leyes, y si una vez llega á desarrollarse, arraigará con fuerza y no se perderá nunca. Hace falta que el español sepa que en estos países más adelantados, una vida perdida, una herida, un retraso á veces, tiene un valor en dinero que las Compañías pagan porque lo ordena el juez.

Dejémonos alguna vez de acudir para todo y esperarlo todo del Gobierno, cuando el ejercicio inteligente de nuestros derechos acabará siempre por imponer lo razonable. Bien se me alcanza que si la justicia no inspira gran confianza en nuestro país, en otros órdenes de la vida no es lógico que la inspire en contra de las Compañías; pero si sabemos dominar la nota característica de nuestro temperamento, que es la impresionabilidad tan intensa como poco duradera, y mantener con constancia la demanda, no habrá poder bastante fuerte para impedir que la indemnización por los accidentes de ferrocarriles sea un hecho tan natural y corriente en España como lo es aquí y en casi todas partes. Para entonces las Compañías, por su propia iniciativa y ciertamente con mejor conocimiento que nadie, se

apresurarán á satisfacer las aspiraciones del público que sean razonables y equitativas.

II.

En los párrafos anteriores me ocupé de lo relativo á la seguridad de la circulación, y réstame ahora decir algo sobre el segundo grupo de cuestiones en que dividí todas las relativas al servicio de los ferrocarriles, ó sean aquellas que, en mi concepto, dependen inmediatamente del estado social de nuestro país.

Para formar criterio en este punto respecto á lo que debe exigirse de las Compañías es necesario considerarlas como sociedades industriales regidas por la ley universal de la oferta y la demanda, y fijar después la atención en nuestra arruinada producción, en la escasa población, poco inclinada á viajar por gusto, y hasta en el poco hábito de costumbres públicas para cumplir los deberes anejos á los derechos que reclamamos.

Es necesario no perder de vista que las perfecciones y comodidades que envidiamos á Inglaterra, Francia, Bélgica, etc., que muchos recetan irreflexivamente para nuestra España, cuestan más del 50 por 100 de unos ingresos enormes, que las Compañías españolas distan muchísimo de realizar. Y es necesario también sustraerse á las arraigadas preocupaciones que en nuestro país hacen sospechoso á todo el que dice algo en favor de las Compañías.

Yo manifiesto mi convencimiento, sin afectos ni agravios para con nadie, formado por mi pobre inteligencia y, por desgracia, bastantes años de observaciones constantes, y no temo que el lector de juicio sereno que tenga la bondad de leer estos renglones deje de hacer justicia á la sinceridad de mis afirmaciones.

Una de las quejas constantes contra las Empresas de ferrocarriles es la cuestión de tarifas, que se denuncian como altas, como incomprensibles y múltiples sin necesidad, y yo veo la misma queja en todos los países. Aquí existe el mismo disgusto del comercio, los mismos agravios y la misma demanda de reducción de precios. En varios Estados de Europa hay asociaciones para promover la rebaja de las tarifas de ferrocarriles y publicaciones con el mismo objeto, y en los Estados Unidos, donde el Gobierno no tiene la más pequeña intervención en las tarifas, variables como los valores de cotización en Bolsa, hay una agitación constante, y en estos momentos una lucha desesperada, entre comerciantes que quieren imponerse y Compañías que se resisten.

Por todo esto he llegado á creer que es cosa inherente á la explotación de los ferrocarriles la queja por el precio del transporte, sea éste cual sea. Rebájese cuanto se quiera el descontento aparecerá de nuevo y sin espe-

ranza de remedio, porque como aspiración límite existe la utopía que definiendo los ferrocarriles como carga del Estado en beneficio de la comunidad, que los aproveche gratis, tal como sucede hoy con las carreteras.

En términos generales las tarifas deben ser más altas en un país pobre como es el nuestro, y no comprendo qué argumento útil puede deducirse de la comparación de las nuestras con las de Francia, Bélgica, etc., que se hace muchas veces. Es cierto que un análisis minucioso del asunto, fuera del propósito y capacidad de estos renglones, podría descubrir agravios locales y contradicciones injustificadas, que no pueden destruir, sin embargo, el aspecto equitativo del conjunto. Acaso lo mal que se hace el servicio generalmente, la tardanza excesiva en las expediciones y entregas, y muy principalmente el poco tacto y falta de cortesía para con el público, es decir, los detalles, entren por la mayor parte en la pasión con que se juzga de la esencia de la cuestión.

Las Leyes, Reglamentos, Instrucciones y Ordenes vigentes, *cumplidas* como pueden serlo, dejan muy poco lugar á razonables exigencias en materia de transportes, porque no puede pretenderse, por ejemplo, como sucede aquí, que una mercancía procedente de un punto cualquiera de Inglaterra sea entregada á domicilio en el punto más distante del Reino dentro de las veinticuatro horas.

Me explico las instalaciones modestas y creo que no tenemos derecho á severidad en la construcción de edificios costosos.

En una palabra, creo que debemos limitarnos á disfrutar el beneficio de los ferrocarriles en la medida que nos corresponde, y esto inspirará confianza á los cuantiosos capitales que aún hacen falta para completar la red y llegar á mayor prosperidad en el disfrute; los cuales pueden temer, más aún que la pobre situación actual, mejorable Dios mediante, la falta de buen sentido y de un juicio sano en la opinión pública.

Que no pueda exigirse hoy no quiere decir que dejemos de reclamar mañana, si un aumento de riqueza y bienestar y mayor cultura que ocasionan mayor movimiento de la población, nos dan el derecho de un servicio de ferrocarriles más barato y mejor; ni puede significar tampoco que las Compañías sigan en la actualidad el camino más conveniente á sus propios intereses.

Estas no pueden bajar las tarifas, dicen, ni mejorar los servicios de viajeros, porque el número de ellos no paga, y el público no viaja porque las tarifas son caras y los trenes son escasos é inconvenientes, y así nos pasamos los años encerrados en esta especie de petición de principio. Tengo gran fe en el principio económico, que lo mismo rige para la venta de peras que para la de billetes de ferrocarril, y creo que si algunas Compañías en condiciones apropiado, abandonando una rutina miedosa, tuvieran el valor

de arrostrar la eventualidad de uno ó dos ejercicios en déficit, crearían la costumbre de viajar y se beneficiarían al fin con muchas creces.

Para justificar esta opinión puedo citar los hechos siguientes, que son muy expresivos. El *Great Eastern* ha obtenido aumento de pasajeros en proporción tan crecida cada vez que ha bajado las tarifas, que desde la estación de *Liverpool Street* hasta *Enfield*, una distancia de unos 34 kilómetros, ha llegado á establecer y hace todos los días muchos trenes de trabajadores al precio de 0,20 pesetas por billete de ida y vuelta!!

A pesar de la gran competencia que resulta en Inglaterra por el número y distribución de Compañías distintas, todas ellas buscan y obtienen el aumento de sus productos por un estudio incesante de los gustos y comodidades del público. Así, por ejemplo, puede irse de Londres á Liverpool por cuatro compañías distintas; por todas cuesta lo mismo el billete, y la competencia versa sobre el tiempo del viaje, carruajes más cómodos y lujosos, mayor número de trenes, horas más convenientes, etc., etc.

Según están las cosas en un plazo no muy largo vamos á tener dos líneas distintas para Barcelona. ¡Quién sabe, aunque paradoja aparente, si esta competencia puede ser el principio de nuevo punto de vista en la administración de las Compañías, que proporcionándolas mayores ingresos beneficie grandemente al país!

Como amparando todos los abusos y perpetuando todas las malas prácticas se presenta siempre á los Consejos de Administración, compuestos en su mayor parte de individuos importantes en la política.

Hay en el Parlamento inglés muchos administradores de ferrocarriles; pero la diferencia, sin embargo, es esencial, porque aquí van al Parlamento, en general, desde los Consejos de Administración, partícipes personalmente de los grandes intereses materiales que legítimamente representan, y en España sucede á la inversa, que casi siempre van á los Consejos de las Compañías desde las Cortes, teniendo muchas veces prestadas el mínimo de acciones que exigen los Estatutos para desempeñar el cargo, y por lo tanto en posición no muy airosa como representantes de los intereses de aquéllas.

Resulta de aquí que en el Parlamento inglés los Administradores defienden á las empresas cuando se las ataca, como ha sucedido recientemente durante la información relativa á las horas de trabajo de los empleados; mientras en las Cortes españolas los Administradores las dejan constantemente indefensas, porque nada es más curioso que observar cómo muchos diputados desaparecen de los escaños del Congreso cuando se trata de asuntos concernientes á las Compañías de ferrocarriles, ó cómo á lo sumo disponen, en su calidad de políticos importantes, la intervención de algún

otro Diputado de segunda fila, cuyos servicios puedan después tenerse en cuenta.

La consecuencia es que la opinión pública acaba por creer en la imposibilidad de defensa de intereses respetables, y como no se oye más que el ataque y la queja el juicio se extravía y las Compañías pierden cada vez más prestigio.

Por otra parte, conociendo los sueldos que cobran y las atenciones que se guardan á los Consejeros, deduce lógicamente que si los servicios que aquéllos prestan no pueden comprobarse claramente y no son tampoco profesionales, como es de notoriedad en muchos casos, deben ser ocultos, y ya en este camino no cabe límite á la imaginación, se consolida el error, y pierden también prestigio los Administradores, acaso indebidamente.

No creo yo que puede adoptarse medida alguna eficaz para remediar esta situación ni que sea conveniente el intentarlo. Es acaso una consecuencia necesaria de nuestro estado social, porque algo quiere decir que no sólo las empresas existentes, sino todo el que intenta construir un ferrocarril en nuestro país, empieza por proveerse de un buen Consejo de Administración como instrumento necesario para garantizar intereses crecidos.

Cuando la responsabilidad civil sea un hecho y contra las decisiones de los Tribunales importe poco el poder que se supone á los Consejos, las mismas Compañías los anularán, porque están dispuestas á prescindir siempre de todo aquello gastoso é inútil.

Londres y Noviembre 1891.

E. DE PERALTA.

PROYECTO DE SANEAMIENTO GENERAL DE VALLADOLID

REDACTADO EN VIRTUD DE ORDEN DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO

POR D. RECAREDO DE UHACÓN

Ingeniero primero del Cuerpo Nacional de Caminos, Canales y Puertos.

(Continuación.)

Se conserva la pasta en los moldes de veinticuatro á setenta y dos horas, según el estado del tiempo, y se llevan luego los tubos á un depósito de agua, en donde se sumergen y se mantienen hasta que se conceptúe terminado por completo el fraguado.

La resistencia á la tracción de este material es por término medio de 308 kilogramos por cm^2 , su impermeabilidad casi completa, y no es tam-