

FERROCARRILES SECUNDARIOS

La construcción de una red de ferrocarriles secundarios es necesidad que todos reconocen y que se siente verdaderamente en el país. Por eso, no ya en estos momentos en que las desdichas nacionales hacen pensar en el desarrollo de las obras públicas, como el medio más seguro y eficaz de desenvolver y acrecentar la riqueza patria, sino desde hace bastantes años, se viene hablando mucho de tales ferrocarriles, y ya en la legislatura de 1887-88 se presentó á las Cámaras un proyecto de ley para construirlas; proyecto que se reprodujo en 1889, y otra vez, con algunas reformas, en 1890, siendo entonces aprobado por el Congreso y quedando sin discutir en el Senado. Después, en las legislaturas de 1891 y 1896 se pidió al Gobierno que presentase nuevamente el aludido proyecto de ley; pero al fin éste no llegó á salir de las Cortes, y en cierto modo debemos felicitar-nos de ello, porque el auxilio que se concedía á las Empresas de ferrocarriles secundarios era la garantía de interés, durante cierto plazo, al capital empleado en la construcción (fijándose primero en 5 por 100 el interés y en diez años el plazo, y elevándose luego estas cifras al 6 por 100 y veinte años), y semejante sistema de subvención pudo originar graves males, siendo acaso el peor de cuantos podían adoptarse.

Para formar el plan de ferrocarriles secundarios se nombró una Comisión en Marzo de 1888, la cual, después de redactar un anteproyecto que comprende 10.600 kilómetros de longitud, y acerca del cual se abrió pública información insertándole en la *Gaceta* de Enero de 1893, dió por terminado su encargo elevando al Ministro de Fomento, en Julio del mismo año, el informe definitivo. En éste se fija el ancho de vía en 75 centímetros, como tipo, en vez de un metro que se señalaba en los proyectos de ley; se propone que la longitud de la red subvencionada por el Estado con la garantía de interés sea en total de 4.980 kilómetros, dividiendo las líneas en siete grupos, correspondientes á las zonas servidas por los ferrocarriles principales, y se aprecia el coste de construcción de los secundarios en 60.000 pesetas por kilómetro al máximo (40.000 para explanación y 20.000 para establecimiento de vía), reduciéndole á 25.000 cuando hayan de aprovecharse carreteras construídas.

Esta ligera reseña de la situación oficial del asunto, demuestra bien á las claras la importancia que se le ha dado desde hace diez años; importancia que es cada día mayor y más justificada. Cada vez se marca más la necesidad de construir pronto la red de ferrocarriles secundarios, tanto por los beneficios directos que el país ha de obtener con ellos, como por la innegable conve-

niencia de alimentar debidamente el tráfico de muchas líneas principales, amenazadas de anemia, como troncos sin ramas.

Ahora bien; para realizar tal objeto hay que proceder con actividad, casi con urgencia; pero meditar bien antes lo que se hace, no vaya á ocurrir que se pierdan dinero y trabajo, ya por partir de bases perjudiciales al verdadero interés nacional y público, ya por dejar abiertas las puertas á las desconsideradas é insaciabiles influencias locales y políticas, ya también por no separar debidamente lo que corresponde á la Administración y lo que á las Cámaras incumbe, dejando que éstas invadan sin reparo lo que de hecho y justamente es peculiar de aquélla. Algo de esto ha sucedido ya en la construcción de nuestra red de ferrocarriles principales, y mucho, muchísimo en nuestro vigente plan de carreteras, que por excesos de la iniciativa parlamentaria, es un verdadero dédalo de líneas caprichosas.

Otra cosa contra la cual hay que prevenirse, es la exageración y radicalismo de nuestro carácter; que no es virtud española la prudencia. Por carecer de ella, sometemos al rígido y estrecho criterio de escuela la solución de cuestiones que sólo con miras prácticas deben resolverse; por la misma causa, vamos siempre buscando un ideal de perfección, olvidándonos que en la vida real basta con lo bueno; y de esto y de nuestra manía de grandezas, han nacido grandes é irreparables errores, como lo es, sin duda alguna, el haber construído nuestros ferrocarriles de primer orden con un ancho de vía mayor del corriente en todas las naciones, siendo así que por las condiciones topográficas de nuestro país debíamos haberlo reducido todo lo posible.

Temible es que al tratar de construir los ferrocarriles secundarios incurramos en los mismos pecados. Al hablar de esta clase de vías se ha dicho algo ó mucho contra las carreteras, achacando á tan modestas y útiles vías de comunicación lo que es culpa de los hombres que las idearon; es como en nuestro afán de exagerar los argumentos, se ha llegado á indicar, forzando la nota en favor de los ferrocarriles económicos, que no debían construirse más carreteras; bueno es señalar el peligro que de aquí podía originarse. Sería evidente error construir un ferrocarril, por económico que fuese, donde no haya tráfico ni producción para sostenerle en buenas condiciones; en tal caso, es mucho más prudente hacer la carretera y esperar á que, desarrollándose la riqueza, llegue la oportunidad de transformar aquélla en ferrocarril, aprovechando en todo ó en parte la explanación; no perdiendo de vista en semejantes circunstancias, que así como la carretera, desde el primer momento presta

grandes servicios á todas las fincas que atraviesa, haciéndolas aumentar en valor, el ferrocarril crea siempre una porción de servidumbres molestas y perjudiciales á las propiedades colindantes. Por eso antes de proyectar un ferrocarril deben apreciarse bien todas las cosas más convenientes en cada caso.

De aquí que ni deban proibirse las carreteras, ni exagerar el desarrollo de los ferrocarriles secundarios; la cifra de unos 5.000 kilómetros, indicado en el informe definitivo de la Comisión encargada de redactar el plan, nos parece muy razonable para empezar, y con la base de tan acertado y meritorio trabajo ejecutar la primera red de líneas secundarias, completando y rectificando si acaso el plan, oyendo á los Centros técnicos, Corporaciones y entidades que en buenas prácticas administrativas deban informar.

Punto de verdadera importancia es el del ancho que haya de darse á la vía en estos ferrocarriles secundarios. Mucho se ha discutido ya esta cuestión, y muy lejos de nuestro objeto nos llevaría á entrar en consideraciones y comparaciones técnicas y económicas acerca de ella; en general, y sin negar la conveniencia de dejar cierta libertad para que en los diferentes casos se adopte el ancho más conveniente, teniendo en cuenta todas las circunstancias, creemos que debe fijarse como tipo un ancho constante á la red y que este ancho ha de ser pequeño. El de un metro, señalado en los proyectos de ley, es excesivo, el de 75 centímetros, marcado en el informe del plan, es tal vez el máximo admisible; pero aún podría reducirse á 60, que es muy suficiente. No hay que olvidar que los ferrocarriles aludidos han de establecerse en terrenos generalmente quebrados, y que la reducción de ancho facilita mucho el trazado horizontal, en el cual y no en el vertical debe buscarse la economía de construcción, pues no hay explotación barata con pendientes fuertes. Además la potencia de transporte no crece, ni mucho menos, en proporción al ancho de la vía, y en todo caso más tráfico permitirá siempre una doble vía, que puede colocarse cuando sea necesaria, que una sola vía de algunos centímetros más de anchura.

Otra consideración aconseja también que el ancho sea pequeño: la de que así es más fácil aprovechar las carreteras construídas (sin estorbar su servicio), para establecer líneas de ferrocarril, con grandísima y evidente economía en el gasto; cosa que debe procurarse á todo trance si se quiere hacer algo práctico y de provecho.

Dejando á un lado las líneas secundarias, que por interés exclusivo y directo de Compañías industriales ó mineras tienen carácter de servicio particular é industrial, y como tales, la conveniencia privada hará que se construyan; y aquellas otras que por ofrecer seguros y lucrativos resultados habrá quien las establezca con el aliciente de la ganancia, máxime si son cortas; queda un conjunto de líneas, que aun siendo de porvenir más ó menos cierto, exigen por su gran longitud y condiciones, gastos considerables de construcción ante los cuales se detiene la iniciativa particular; y éstas son las que

reclaman la atención del Estado, para estimular su ejecución y promover desarrollo de comercio y riqueza en zonas hoy sin vida por falta de comunicaciones.

Que es necesario abordar y resolver pronto tal asunto, lo proclama todo el mundo, y el país pide, á todas horas, que se satisfaga tan imperiosa necesidad. Para solucionar el problema han dado todo género de fórmulas, desde los que consisten en dispensar unos cuantos céntimos en la tributación para estimular el capital privado, hasta la de que el Estado debe hacerlo todo.

Claro es que en algunos casos, en muchos tal vez, sería suficiente declarar exentas de contribuciones, durante cierto plazo, las líneas de ferrocarriles secundarios, dejarlas libres de trabas y gravámenes como el de transportes del Estado, y permitir la explotación en condiciones muy económicas para que las líneas se construyesen, y esto fácilmente puede ensayarse. Pero por si este recurso fuese de lentos resultados, y como, por mil clases de conveniencias, es preciso aprovechar el tiempo que tanto hemos perdido para alcanzar el nivel que razonablemente nos corresponde entre los demás pueblos, y hasta por necesidades de la defensa de nuestra integridad nacional, se hace indispensable y urgente dar un gran impulso á todos los medios de desarrollar riqueza, no parece prudente cruzarnos de brazos y esperar á que sacuda su pereza la iniciativa particular. Para estimular ésta y acelerar los resultados, parece natural que el Estado haga algo directo y eficaz en lo que atañe á los ferrocarriles secundarios, y este algo tiene que ser auxiliar la construcción.

Entre todos los medios que para ello pueden imaginarse, creemos el peor el consignado en los proyectos de ley hasta ahora presentados en las Cámaras: el de la garantía de interés, que en un país tan perturbado como el nuestro por las influencias injustificadas de todo género, nos conduciría sabe Dios á qué abusos, teniendo siempre los graves males de que el Tesoro no sabe lo que va á gastar, y de que sobre ser enojosa la fiscalización de las cuentas de las Empresas, se mata en éstas todo deseo de mejorar y abaratar la explotación.

No tan malo, aunque sin llegar á bueno, es el sistema de subvención directo en metálico, empleado en la construcción de nuestros ferrocarriles principales; también es propenso á abusos, también da lugar á que se construyan líneas inútiles, sin más mira que la de percibir la subvención, que facilita especulaciones financieras para la construcción sin interesar al capital en la buena explotación del camino; pero al fin el auxilio es oportuno, pues llega en esos primeros tiempos en que mayores son los gastos y los apuros de las Empresas, y el Tesoro sabe fijamente lo que compromete.

Ambos sistemas tienen el inconveniente, mayor en el primero que en el segundo, de que no hay verdadero y eficaz estímulo en las Empresas para buscar las líneas de mayor tráfico y más convenientes al país, pues aquellas atienden con exceso á economizar en la construcción, y de aquí que se ocurra proibir las subvenciones en metálico y darlas en obras ejecutadas directamente

por la Administración. Esta estudiará en cada caso, con más altas miras y mejor espíritu, los itinerarios de las líneas, atendiendo en primer término á las legítimas necesidades de la región y á desarrollar riqueza; así, bajo tales conceptos, se logran las mayores garantías posibles de acierto, dejando sólo á la iniciativa particular lo que realmente encaja mejor en ella, ó sea el explotar bien y barato, pues en ella estriba su ganancia. La subvención puede consistir en algunas obras de la explanación, ó mejor, en todas las de tierra y fábrica que la constituyan. bien por que se hayan ejecutado expresamente, bien se trate de una carretera construída, siendo motivo de la concesión el establecimiento de la vía y material móvil y haciendo versar la subasta en la rebaja de tarifas.

Dentro de este sistema, y en armonía con el criterio que le informa, cabe que las Diputaciones y Ayuntamientos otorguen también subvenciones en obras, en las líneas de su jurisdicción.

No puede desconocerse que con este sistema, llevado á la práctica con prudencia, evitando que se desvirtúe, y para el cual cuenta ya la Administración con organismos educados y amaestrados por larga experiencia en la ejecución de obras, son grandísimas y más fundadas que con cualquiera otro las garantías de éxito. Además, se puede graduar á voluntad la marcha de la construcción de la red, y, por tanto, realizar ésta en un

plazo relativamente corto, lo que es de capital importancia en el caso presente.

Como solución extrema en la serie de las que venimos enumerando, está la de que el Estado haga por sí, no sólo la infra-estructura, sino todos los gastos, incluso la colocación de vía y adquisición de material móvil, arrendando luego la explotación de las líneas. Acaso tal solución tenga menos inconvenientes de los que á primera vista parece; pero es innegable que tiene algunos de importancia, sin contar el del gasto de primer establecimiento, y en definitiva la juzgamos peor que la anterior.

Todas las generalidades expuestas no son más que un índice de los principales puntos que han de tenerse en cuenta para fijar las bases del plan y ley de ferrocarriles secundarios. Es esencial no cerrar el camino al dar los primeros pasos; pero hay que resolverse á andar pronto y de prisa, emprendiendo sin vacilaciones la construcción de una razonable red de dichas vías, que es una de las necesidades más notorias que el país siente, y uno de los medios para acrecentar la riqueza nacional.

Con resoluciones de esta índole, buena y firme voluntad, y trabajando con fe para desarrollar nuestros recursos, no tardará en brillar el alba de ese nuevo día, de esa regeneración tan anhelada en esta noble y desgraciada España.

A. C.