

LOS FERROCARRILES SUIZOS ⁽¹⁾

(A propósito de una obra de Mr. Placide Weissenbach, antiguo Presidente de la octava sesión del Congreso internacional de Ferrocarriles.)

POR EL

Dr. A. BONZÓN

Segundo Vicecanciller de la Confederación suiza.

(CONCLUSIÓN)

d) ÚLTIMAS EXTENSIONES DE LA RED DE LOS FERROCARRILES FEDERALES.

Estas extensiones consisten, bien sea en la reversión de líneas existentes, bien en la construcción de nuevas líneas ó bien, en fin, en la terminación de las líneas pertenecientes á la red.

La reversión, después de haberse efectuado con la línea de Ginebra-La Plaine (reversión cantonal por cuenta de la Confederación, ligada con la solución del problema de las vías de acceso al Simplón), se extendió al ferrocarril del Jura, que une Neuchâtel á Chaux de Fonds y á Locle, donde viene á empalmar la red del París-Lyon-Mediterráneo. Esta operación estaba indicada, puesto que se trataba de una línea con carácter internacional y resulta interesante en el sentido de que representa un nuevo método de reversión, que sin duda constituirá la regla en el porvenir: la reversión sobre la base del valor comercial de la línea. No estando obligada la Confederación á realizar la reversión de las líneas privadas subsistentes, espera los ofrecimientos de las Compañías; entonces determina los ingresos de la línea tal como están autorizados por la legislación aplicable á los ferrocarriles y verifica la reversión sobre esta base, es decir, en general, á un precio inferior al del capital de establecimiento. En principio debía ser una operación clara y terminante, pero de hecho y teniendo en cuenta diversas circunstancias, la Confederación paga con largueza.

Una de las líneas que próximamente efectuará la reversión y verdaderamente dentro de estas condiciones, es la del valle del Töss, que está completamente enclavada en la red de los ferrocarriles federales.

En cuanto á las líneas de nueva construcción por los ferrocarriles federales, son poco numerosas. Después de la reversión de las grandes redes se hacía necesario evidentemente un período de recogimiento, tanto más que, como hemos visto, les quedaba á los ferrocarriles federales la importante misión de dar fin á las obras del túnel del Simplón, y además, como consecuencia de los arreglos de reversión hechos con el Unión-suiza y el cantón de San Gall, la construcción de un nuevo túnel de más de 8 kilómetros, el del Ricken, que une el valle del Toggenburgo con la región del lago de Zurich. A costa de grandes dificultades se dió fin á esta obra y la línea quedó abierta al servicio en el año 1910.

Por una ley federal se encargó también á los ferrocarriles federales la construcción de una línea de vía estrecha á lo largo del lago de Brienz, la que permitiría á los turistas hacer por ferrocarril todo el recorrido Lucerna-Interlaken por el Brunig. En las Cámaras acaba de ser desechada una proposición que tendía á sustituir la vía estrecha por otra normal.

Probablemente se publicará pronto otra nueva ley federal encargando á los ferrocarriles federales la construcción de una pe-

queña línea de enlace en el valle inferior del Surb en territorio de Zurich y de Argovia.

Si se examina en su conjunto el problema de las grandes vías que aun restan por construir, puede decirse que la Suiza Central y la Occidental, excepto Ginebra, han gozado del beneficio de las líneas que más ardientemente han deseado. Si se ejecuta la línea de la Faucille, Ginebra alcanzará grandes mejoras de orden internacional con la construcción de la línea de enlace de sus dos estaciones. En cambio la Suiza Oriental, que en el origen de los ferrocarriles parecía iba á ser la primera favorecida, resulta ahora la última; le falta una línea transalpina Norte-Sur. El Lukmanier previsto al principio ya no tiene partidarios, y la opinión de las regiones interesadas se divide entre el Greina y el Splugen, que ambos son el objeto de las peticiones de conexiones presentadas á la Autoridad federal. Pero ahora bien, ¿querrá ésta conceder á una Empresa particular un ferrocarril de tanta importancia? Puede ponerse en duda, y los ferrocarriles federales están resueltamente opuestos á ello, habiendo decidido que dentro de un plazo de ocho años presente el Consejo federal un proyecto de ley encargándoles de la construcción de la línea del Greina.

Ahora bien, mientras que el cantón de los Grisones desea la línea del Splugen, la cual, como la del Simplón, se asienta en una mitad sobre el territorio italiano, los ferrocarriles federales, y con ellos gran número de cantones, son partidarios de la del Greina, situada por completo en territorio suizo y que conserva el tráfico sobre los ferrocarriles suizos durante un mucho mayor recorrido.

El Consejo federal no ha hecho saber todavía á las Cámaras sus proposiciones porque el problema exige previamente serios estudios técnicos, económicos y comerciales. Ahora bien, sea cualquiera el trazado que se elija, Suiza espera que se cumplan los compromisos contraídos por las leyes federales de 23 de Diciembre de 1872, 22 de Agosto de 1878 y 15 de Octubre de 1897 á favor del ferrocarril de los Alpes Orientales.

Después de haber pasado revista á las líneas que los ferrocarriles federales adquirieron por reversión, á las que han construido y á las que deberán construir, por lo menos las que puede esperarse que construirán, solamente nos resta por hablar de las obras necesarias para dar fin á este plan y que han absorbido los recursos que los ferrocarriles federales se han procurado por empréstitos.

Sin haber descuidado las Compañías sus líneas, durante los últimos años que han precedido á la reversión, lo que la Autoridad federal de inspección no habría tolerado, por lo menos no llevaron á cabo mejoras costosas, así es que los ferrocarriles federales, desde el primer día de su existencia, se hallaron ante un formidable problema de gastos; lo abordaron por todos sus frentes, y gracias á los recursos conseguidos por el maravilloso desarrollo del tráfico han resuelto ya una gran parte.

El esfuerzo de los ferrocarriles federales se ha efectuado, ante todo, en la terminación de todas las instalaciones destinadas á asegurar la seguridad de los viajeros, del personal y del tráfico. Estos gastos han tenido una inmediata compensación con la disminución de los accidentes de personas y de las pérdidas y averías de las mercancías. En la red federal es muy grande la seguridad, y sin que puedan indicarse cifras, contribuye ciertamente al excelente servicio de la frecuencia de trenes en la red.

También el material móvil ha sido objeto de toda la solicitud de la nueva Administración; todos los años ha hecho encargos considerables de locomotoras, de coches de viajeros y de vagones de mercancías; así no existen quejas sobre la falta de material móvil.

En cuanto á las estaciones, se ha hecho mucho y bueno; res-

(1) Véase el número anterior.

Los puntos de vista se han clasificado con la práctica, y la joven y vigorosa Administración de los ferrocarriles federales se

Línea del San Gotardo (Basilea-Chiasso). La doble vía es casi continua; falta de Sursse á Lucerna é Immensee; de Brunnen á Fluelen y de Giubiasco á Moroggia. Algunas de estas secciones están ya en construcción. El actual túnel del Hauenstein se re-

Línea del Simplón (Vallorbe-Domodossola). Existe la vía doble desde Vallorbe á Martigny, por el Velais se extiende á trozos entre Martigny y Brigue, en donde nada se opone á su muy rápida y poco costosa instalación. Estando en construcción el segundo túnel del Simplón y llegando ya al octavo kilómetro, con arreglo á los Tratados internacionales, la doble vía entre Iselle y Domodossola deberá ponerse en servicio en la época de la completa terminación del túnel.

En esta línea es todavía la excepción la doble vía; existe en el gran túnel del Lötschberg y dentro de poco entre Berna y Spiez. El túnel de base de Moutier á Granges que tomarán los trenes de las dos líneas internacionales de travesía, Lyon-Ginebra-Basilea y París-Delle-Milán, está desgraciadamente construído para vía única (1).

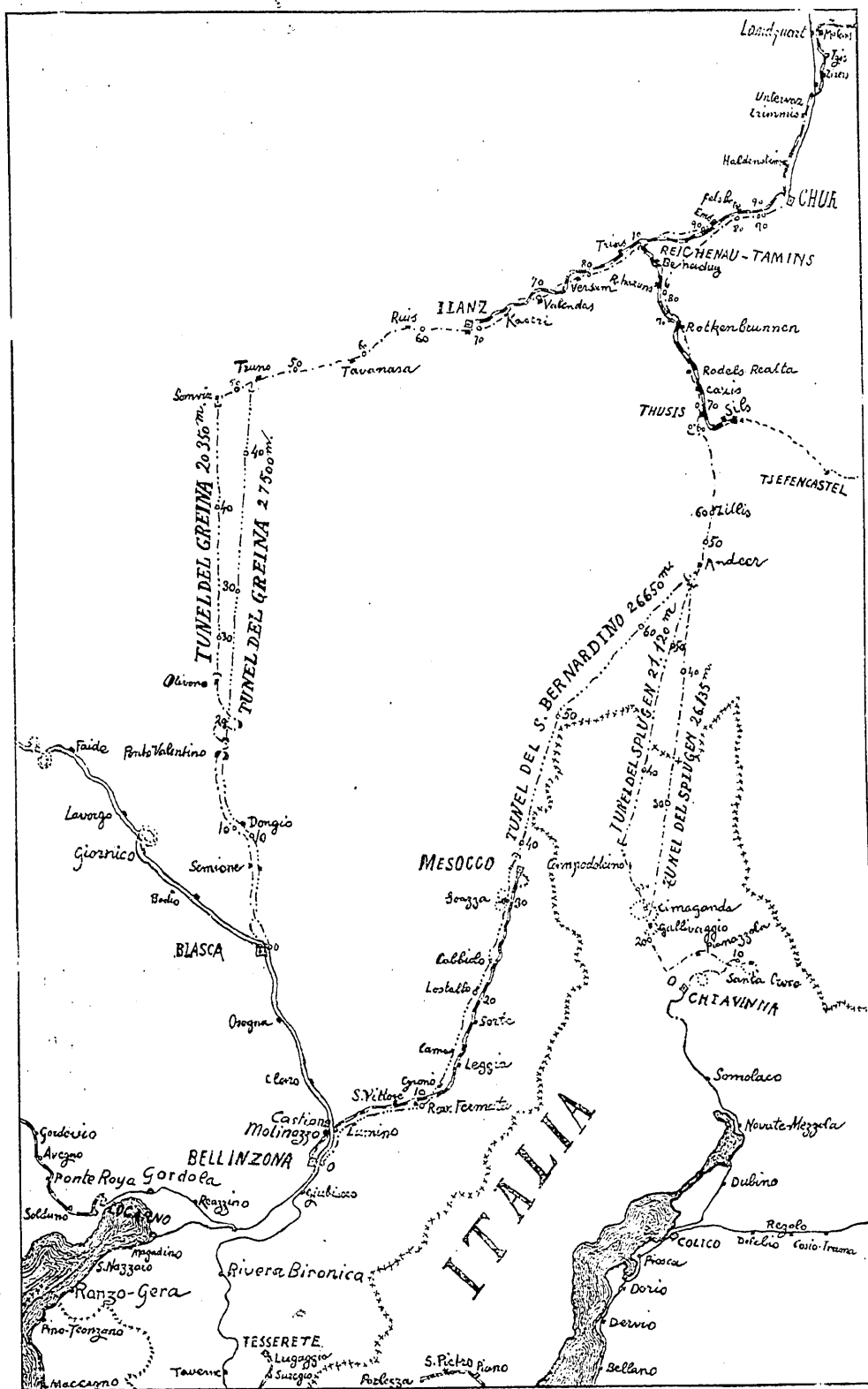
La línea Lausana-Neufchâtel-Olten, de mucha circulación, solamente tiene cortos trechos de vía doble; la de Zurich-San Gall-Santa Margarita, cuyo tráfico es muy importante, tendrá muy pronto la vía doble en toda su extensión.

Otra línea transversal, la de Basilea-Zurich-Buchs (Arlberg), sólo posee la vía doble a lo largo del lago de Zurich y del de Walenstadt.

El primero es de la electrificación de la red. En principio la causa está ganada. La línea del San Gotardo va a electrificarse, y de esta transformación se espera, además de lo agradable que

será para los viajeros, grandes resultados económicos. Tanto más rápidamente como la práctica ponga en evidencia estos buenos resultados económicos, la electrificación se extenderá por todas las grandes líneas suizas. Las fuerzas no faltan como puede verse con claridad en la carta que adjunto reproducimos, que muestra

(1) El 27 de Octubre del pasado año se terminó la perforación de este túnel. (Véase la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 8 de Julio de 1915.) Nota del traductor.

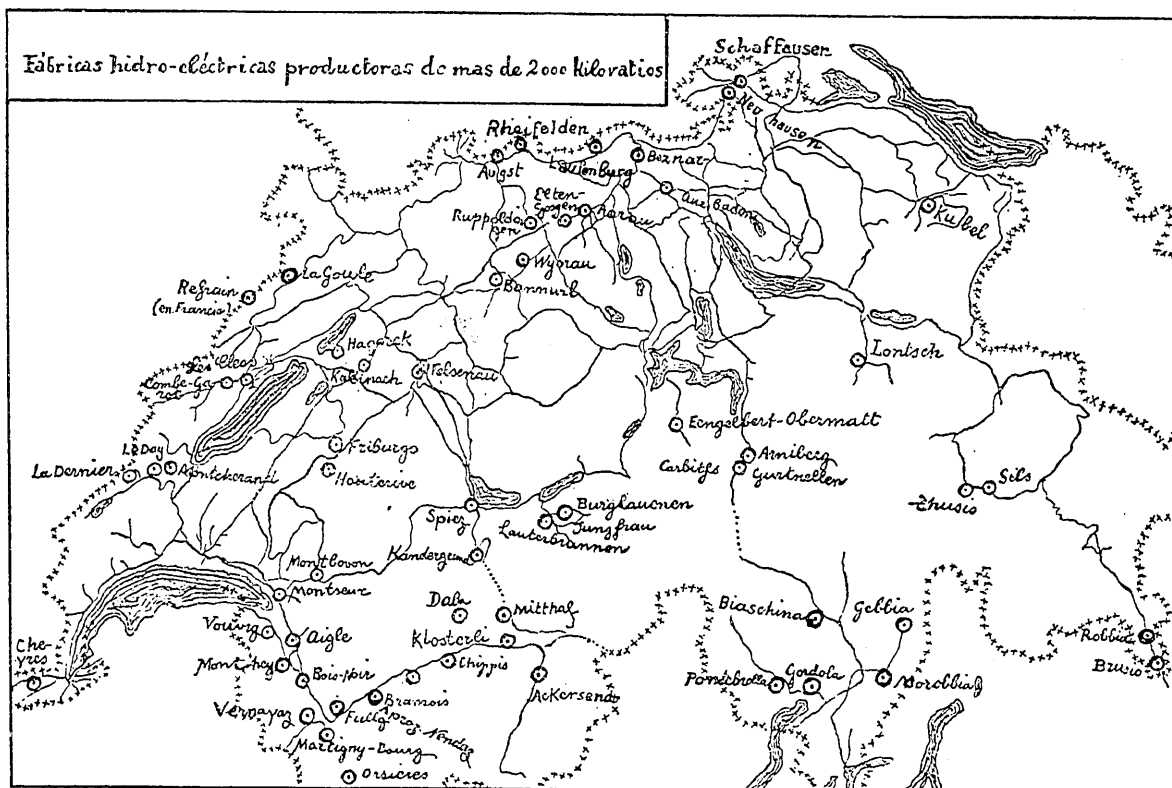


Carta de los trazados de los ferrocarriles de Splugen, del Greina y del S. Bernardino.

ha convencido que, en materia de construcciones, debía dedicar sus esfuerzos á la terminación de las vías de travesía suizas, de modo que permitan con toda seguridad y comodidad la circulación del tráfico internacional, el directo interior y el local; en otras palabras, solucionar el problema de las dobles vías (que sabido es lo costoso que resulta en Suiza su instalación), lo cual figura en primer término entre las preocupaciones de la Administración y de la opinión.

El segundo problema es el de la navegación interior. Los ferrocarriles federales no estaban muy conformes en repartir los transportes internacionales con la navegación interior del país, pero como esta última, en relación con la navegación internacional, se mostró más bien como un afluente del tráfico que como servicio en competencia, los ferrocarriles federales abandonaron poco á poco su oposición. Es de presumir que las Asociaciones suizas de navegación conseguirán, gracias á su enérgico trabajo,

El primero es la publicación de la *segunda parte de la obra de Weissenbach*, relativa á los ferrocarriles suizos; constituye un volumen de 246 páginas y estudia la red suiza en su estado actual. Tratando este volumen de asuntos todos susceptibles de proporcionar un artículo extenso, difícilmente puede escribirse un resumen; constituye la información más completa que puede hacerse sobre los ferrocarriles suizos, federales y particulares, y prestará inapreciables servicios á toda persona que se dedique á su estudio. Señalaremos en particular la conclusión firme y optimista de Weissenbach que cree que, continuando los ferroca-



rriles federales observando igual prudencia, podrán dar fin á su red, en particular con la construcción del ferrocarril de los Alpes orientales; completar las líneas é instalaciones existentes y, por último, arreglar las tarifas y pagar á su personal de un modo que responda siempre á su situación económica.

El segundo hecho que queremos mencionar es la inauguración ya efectuada de la *tercera Exposición nacional suiza en Berna*; completa la obra de Weissenbach con una magnífica lección de cosas. En un gran pabellón exponen los ferrocarriles suizos una impresionante colección de su material móvil, y en particular de locomotoras eléctricas.

Los ferrocarriles federales presentan, además, varias exposiciones especiales; sus servicios de la vía y de la explotación se hacen funcionar á la vista del público por medio de una serie de instalaciones muy interesantes: enclavamientos, barreras automáticas, aparatos-eléctricos, etc. En fin, el departamento federal de ferrocarriles, al que se han unido las Empresas de transporte, ha organizado, alrededor de la oficina pública de Correos, Telégrafos y Teléfonos, una Exposición muy original y muy completa de sus obras y de las de las grandes uniones suizas de transporte (ferrocarriles secundarios, funiculares, Empresas de navegación, etcétera). Puede esperarse que la emulación que produzca estas múltiples exposiciones contribuirá á un nuevo perfeccionamiento de los medios de transporte en Suiza.

H.