

## Sobre el ancho de vía española.

## Los Laboratorios de investigaciones.

Madrid 21 de Febrero de 1918.

(CONTINUACIÓN) (1)

Señor Director de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

Muy señor mío: En el artículo publicado en el último número de la REVISTA de su digna dirección, fecha 14 del corriente, titulado «Apuntes histórico-críticos acerca de los ferrocarriles españoles», suscrito por D. Pedro García Faria, se hace una afirmación que creo interesa mucho rectificar, para que no contribuya á aumentar el desvío con que miran algunos todo lo que, en materia de caminos, interesa á la Defensa nacional.

Dice el Sr. García Faria que en la Península ibérica se adoptó el patrón de 6 pies, ó sea 1,67 metros de anchura de vía, «apoyándose en erróneas hipótesis estratégicas», y añade después «que estos pocos centímetros de mayor anchura de separación entre carriles no bastarían para retardar la pronta instalación de la vía europea, en caso de una invasión, y, en cambio, á España le ha costado muchísimos millones».

Yo ignoro en qué puede fundar el Sr. García Faria su creencia de que hipótesis estratégicas sirviesen de base para la elección del ancho de vía adoptado en España, pues basta recorrer la legislación de ferrocarriles en sus primeros años para convencerse de que ni directa ni indirectamente se tuvo en cuenta dicha consideración.

El ancho de vía de 6 pies fué elegido y declarado reglamentario en el año 1844, conforme al dictamen y pliego de condiciones, redactado por una Comisión de Ingenieros de Caminos nombrada al efecto, que el Sr. García Faria menciona en su artículo. Y en ese notable documento, muy conocido, se exponen con todo detalle las razones en que se fundaban sus autores para proponer la vía de 6 pies en vez de la de 5 y 17 líneas «que más frecuentemente se había empleado hasta entonces», razones todas de orden exclusivamente técnico y económico, sin que entre ellas figure la más remota alusión á las ventajas militares que esa medida pudiera tener, y que, de haberlas sospechado siquiera, hubieran alegado en favor de su proposición.

Otro tanto ocurre con todas las leyes de ferrocarriles promulgadas después, en las que para nada se hace referencia á dicha cuestión, dándose por bueno lo ya legislado, sin duda por atender á los intereses creados, como el artículo de que se trata dice muy bien.

Y siendo todo esto tan evidente y fácil de comprobar, yo me atrevo á rogar á usted, Sr. Director, que publique en su periódico estas breves líneas, para que los lectores del artículo mencionado puedan librar á la Estrategia del peso de esos millones que el Sr. García Faria le echa encima; y, en cambio, si les parece, pueden agradecer á los Ingenieros que redactaron el informe y pliego de condiciones de 1844, el que, gracias á ellos, tengamos hoy en España bastantes miles de vagones y locomotoras, que de otro modo hace mucho tiempo que en Francia estarían.

Rogándole me perdone, y dándole anticipadas gracias, queda suyo atento y seguro servidor, q. c. s. m.,

JORGE SORIANO,  
Ingeniero militar

Estos Establecimientos han sufrido con el tiempo desarrollos y transformaciones impuestas por los progresos de la técnica-militar. Se han creado igualmente organizaciones nuevas, análogas para los servicios del Ejército, cuya creación y desarrollo han sido provocados por nuevos descubrimientos ó por los perfeccionamientos del arte de la guerra.

Así sucede que en la actualidad tienen igualmente sus laboratorios de investigaciones los servicios de aeronáutica, de torpedos, así como los de la pirotecnica y del material químico del Ejército, todos de reciente creación.

Gracias á los trabajos de todos estos Establecimientos, efectuados con la discreción, siempre impuesta á todos los servicios militares secretos, es como han podido establecerse, antes de la guerra actual, los tipos del material potente, de los que hoy solamente vemos las manifestaciones, porque durante la paz no se había dado en tiempo oportuno á los servicios competentes la posibilidad de realizar su creación, haciendo responsables de ello ante la oposición frecuente, pero injustamente, á los citados servicios.

También son estos Establecimientos los que han dado á la Comisión de Inventos que interesan á la Defensa nacional (organizada actualmente con este objeto y confiada su dirección al Ministerio de Instrucción pública) (2) los medios de realizar, en cada ramo de los servicios constructores, su colocación en el punto preciso y la creación de los nuevos útiles de guerra debidos á la inventiva francesa.

En el mismo género de ideas sería injusta la omisión de dejar de señalar la existencia paralela de los Establecimientos semejantes: oficinas de estudios y laboratorios y servicios de experimentos que también sostienen á gran costa los Establecimientos industriales, así como las Sociedades que se ocupan de la construcción del material de guerra y que en esta forma han prestado su concurso al Estado y á la Comisión de Inventos para el desarrollo de este material.

A esta categoría debe también agregarse los laboratorios y oficinas de estudios que para la construcción y conservación de su material, así como para el estudio de los nuevos tipos de este material sostienen las grandes Empresas de transporte, de ferrocarriles, de tranvías y de ómnibus. Se sabe que por los grandes medios de que disponen estos Establecimientos han podido prestar igualmente un concurso muy útil á la Defensa nacional.

Debemos también mencionar, por último, y dentro del mismo género de ideas, los laboratorios de ensayos ó de investigaciones creados especialmente por particulares ó Instituciones particulares con fines determinados, como el laboratorio del Automóvil Club, el del Sr. Eiffel y el del Sr. Guiche para el estudio de la resistencia del aire, y también los distintos laboratorios para ensayos é investigaciones metalúrgicas, creados por el Instituto electrotécnico de Grenoble.

Dentro de otro género de ciencias es preciso tener en cuenta la existencia de los numerosos laboratorios especiales agregados á las estaciones agronómicas y entre los que conviene citar el la-

(1) Véase el núm. 2213.

(2) La Memoria correspondiente se redactó en 18 de Noviembre de 1916, antes de la creación del Ministerio de Armamento y Fabricaciones de guerra, al que posteriormente se agregó la Comisión de Inventos que interesan á la Defensa nacional.