

Nota sobre el nuevo plan de ferrocarriles

No es preciso ponderar, por ser de todos reconocido, la influencia que las vías de comunicación y, entre ellas en lugar preferente, los ferrocarriles, han tenido en el fomento de la riqueza pública, y siendo esto indudable, no es de extrañar el empeño que todos ponen en que se realicen aquellas líneas que más directamente afectan a la región o localidad en que radican sus intereses o afecciones.

Movidos por tan naturales impulsos se procura ir haciendo cada vez más tupida la red que cubre el suelo nacional; pero es preciso, para que rinda la mayor utilidad posible, se lleve a efecto bajo un orden de preferencia que responda a tal fin, de modo que no resulten estériles los sacrificios que se hagan.

La idea que debe presidir es la de negocios reproductivos y, en primer término, figurar aquellos ferrocarriles que los realicen más inmediatamente.

Esa es la idea matriz a que ha de obedecer la redacción de un plan general si se quiere que cree riqueza y multiplique la potencia económica del país, que sirva no sólo para facilitar la construcción de ferrocarriles reproductivos, sino para llevar a efecto y sostener la explotación de aquéllos que, siendo negocios ruinosos, sea preciso realizar por altas consideraciones internacionales o de seguridad nacional.

No debe, pues, olvidarse de la idea fundamental que se ha expuesto como base del orden que ha de presidir la realización de un plan de ferrocarriles, pues si se invierte y dejándose llevar de ideas afectivas se da preferencia a los menos reproductivos, aparte del daño directo que se produce a las regiones preteridas indebidamente, se disminuye la riqueza pública y la facultad económica para un mayor y más rápido desarrollo de las comunicaciones ferroviarias que constituyen la vida de los pueblos.

Si en el pasado se hubiera dado a esa idea la debida importancia, no tendrían que lamentarse muchas deficiencias de la red actual; y si los llamados a formular la nueva no la tienen en cuenta, y no tienen la suerte de sustraerse a las sugerencias de

los intereses, aunque sean afectivos y muy respetables, que se agitan, se producirán en el porvenir quejas análogas a las que hoy se oyen.

El acertado encauzamiento de la cuestión ferroviaria radica en el plan que se formule; es el cimiento, y si éste no es sólido, la obra flaqueará, aun cuando parezca sea buena, y, o bien los beneficios serán inferiores a los debidos o se producirán déficits imposibles de saldar y, desde luego, el estancamiento del progreso industrial, su muerte o vida anémica, y en otros casos, como hoy ocurre, los transportes ferroviarios serán sustituidos por los mecánicos por carretera.

Es, pues, necesario relegar a un segundo lugar aquellas líneas cuya explotación no represente un negocio comercial, a no ser que, como indicamos, razones de gobierno aconsejen, en casos especiales, seguir otra norma.

Por las razones expuestas deben figurar también en primer término las mejoras y ampliaciones de la red actual, enlaces con la general de los ferrocarriles que están aislados y la transformación en vía ancha de los de vía estrecha, que no presten un servicio local.

Esto no quiere decir que se proscriban los ferrocarriles cuya explotación se prevea pueda llegar a ser más o menos onerosa; pero deben colocarse en segundo lugar, para cuando las disponibilidades consientan realizarlos, sin producir graves perturbaciones en la potencia económica del país, pues no hay ferrocarril, por ruinoso que sea, que no llegue a crear riqueza.

Lo anteriormente expuesto no sólo lo creemos aplicable a los ferrocarriles que hayan de ser subvencionados o construídos por el Estado, sino también a los que se lleven a cabo, sin sus auxilios, por empresas particulares, que a veces envuelven sólo un negocio de construcción o financiero, porque una vez realizado, se crea un servicio público que ya no puede suprimirse, a costa siempre del Tesoro de la nación.

Diego GÓMEZ

Ingeniero jefe de la 3.ª División técnica y administrativa de ferrocarriles

Bibliografía

The Earth, its Origin, History and Physical Constitution, by HAROLD JEFFREYS, M. A., D. Sc.—Un vol. de 29 x 19 cm; 278 pág. (Cambridge: University Press, 1924.) Precio, 16 chelines.

Este libro ha llamado mucho la atención de los que se ocupan de Geofísica, y, aun cuando voluntariamente se ha omitido en él lo relativo a Meteorología, Mareas, Magnetismo terrestre y Electricidad atmosférica, se tratan asuntos de Cosmogonía y Geofísica de la mayor importancia, entre los que se mencionarán: las teorías para explicar el origen del sistema solar; la edad, origen y figuras de la tierra y la luna; las aplicaciones de la teoría de la Isostasia a los continentes y mares, y la formación de las montañas, como consecuen-

cia de la contracción termal de nuestro planeta, explicación que se prefiere a la basada en las modernas teorías del doctor Wegener.

El carácter general de la obra es más bien teórico que descriptivo, tendiendo a encontrar las relaciones mutuas entre varios problemas de la Geofísica. Al describir las correspondientes teorías se comparan cuantitativamente sus resultados con los que suministra la observación. La deducción de aquellos valores cuantitativos requiere varios desarrollos matemáticos, muchos de los cuales suponen el conocimiento de las Matemáticas superiores.

En todo el libro se pone de manifiesto la gran cantidad de ideas propias y labor personal de su autor y, aun cuando está escrito principalmente para los especializados en