

Enlaces ferroviarios

CONSIDERACIONES GENERALES

¡Frase sugestiva, de grato sonido para todo el que haya puesto su atención en los problemas que suscita en España la situación actual de sus ferrocarriles es ésta de *Enlaces ferroviarios*!

Porque hay que tener presente que, en definitiva, y salvo contadísimas excepciones, todos los ferrocarriles que últimamente fueron agrupados, reconociéndolos como de interés general y denominándolos nacionales, regionales o locales, no son más que enlaces ferroviarios, cuyo objeto es el de completar las redes construídas hace más de cuarenta años por la iniciativa particular, y que, bien por sus trazados defectuosos, en planta y alzado, en cuanto a sus condiciones técnicas, o por haber seguido recorridos sinuosos, para *evitar entonces* gastos de establecimiento que se supusieron erróneamente *elevados* en relación con el tráfico que se creyó tendrían en lo futuro, es lo cierto que se hallan en un período crítico de su explotación, agudizado por la competencia de los transportes por carretera.

Y es que las carreteras, en general, construídas medio siglo antes que los ferrocarriles, siguieron precisamente los meridianos y paralelos de la Península como líneas de mínimo recorrido sobre el mapa, o fueron radiales hacia las costas y fronteras, y los ferrocarriles que tomaron por norma el salvar las vertientes con los mínimos túneles, en los terrenos de meseta tuvieron que ir tocando en las capitales de provincia, aunque todo ello pudiera traducirse, como ha ocurrido en la práctica, en largas distancias, resultando que, a la postre, y salvo algunos empalmes en el recorrido, hay más de 100 kilómetros en que ya no se detienen más que los trenes de mercancías y mixtos, y ello para dejar el paso, muchas veces, a los de viajeros, correos, expresos y rápidos.

El antiguo recorrido por carretera (en galeras y correos) se ha vuelto a reanudar por tres causas principales: la primera, porque es el de mínima duración del viaje, al disponerse de la tracción mecánica, que puede desarrollar velocidades análogas a las medias de los ferrocarriles; la segunda, porque pasan las carreteras por los centros urbanos en que radican la industria y el comercio de las poblaciones, y la tercera, porque, a base de los motivos anteriores, cabe la competencia económica en los transportes.

Claro está que a ello ha podido contribuir quizá la importante labor desarrollada por el Circuito de Firmas Especiales y las Jefaturas de Obras públicas del Estado, y en Cataluña, Vascongadas y Navarra, y también en otras provincias, la especial atención que sus Diputaciones pusieron en la conservación de sus carreteras, para el fomento del turismo, aunque últimamente tuvieron que decidirse a gravar los transportes mecánicos con cánones, patentes y matrículas, en compensación de los gastos, cada vez más crecientes, de la debida conservación de los afirmados y adquinados de diversas clases que vienen ensayándose con éxito variable en la citada labor de conservación.

El transporte mecánico por las carreteras se adelantó a la obra de los enlaces ferroviarios o rectifica-

ciones de sus trazados de origen, como era lógico sucediera al perfeccionarse los sistemas de tracción.

Las Compañías de ferrocarriles supusieron que no se necesitaba más ni había nada más perfecto que lo construído en transportes terrestres, y quizá contribuyeron a tal estado de alucinación en gran escala las Divisiones técnicas y administrativas, bajo cuya inspección y vigilancia se venían explotando las líneas, constituyéndose en muchos casos en defensoras de los intereses creados, cerrando los oídos a toda sugestión, por entender que era necesario mantener el *statu quo*, y obstaculizando en consecuencia toda idea de *enlace ferroviario* que pudiera ser causa de una sindicación de Empresas, fusión de líneas, mejora de servicios, con todas las derivaciones anejas a tales nuevas obras de enlaces ferroviarios, con reducción de gastos de explotación, unificación de redes y, en una palabra, no llegaron los ferrocarriles a aquellas poblaciones que venían sufriendo la esclavitud consiguiendo a su aislamiento, sin poder competir en los mercados con sus productos de ganadería, pesca y demás inherentes a los ramos de sus especialidades de toda la vida.

Por ello, todos esos pueblos se lanzaron francamente a coadyuvar a las Empresas de transportes mecánicos por carretera, que en realidad han sido y son los precursores de los enlaces ferroviarios, señalando con los resultados de su explotación los errores cometidos por las Compañías de ferrocarriles.

RECTIFICACIÓN DE CRITERIO

Timidamente, pudiera decirse, quizá por darse cuenta anticipada de la difícil situación en que tenía que entablarse la lucha con los intereses creados, que, a pesar de su estado anómalo, tendían a un *statu quo* inadmisibles, se llegó a un proyecto de régimen ferroviario mediante el que pudiera intentarse un cambio de criterio, pero régimen de carácter todavía provisional, y, en definitiva, con vistas a plazos y demoras, para una orientación lo más práctica posible, dentro de la complejidad del problema.

Y así han transcurrido ya cerca de nueve años de interinidad, aunque en los tres últimos, bajo la impresión de un supuesto ritmo considerado como acelerado en relación con las disponibilidades económicas, la situación parece tiende hacia un *colapso*, del que convendría se saliese en las mejores condiciones, para tomar, si no de una vez, por lo menos una primera, el rumbo que mejor encaje en la actual situación mundial del problema de los transportes terrestres.

En el interín, ya se tiende a destinar algunas pesetas para continuar y terminar varias líneas o trozos de ellas cuyas obras se hallan muy avanzadas, aunque, por la cuantía de lo disponible, todavía el ritmo sea considerado lento por los interesados en dichas obras, contratistas y regiones desprovistas de ferrocarriles.

Y, además, de pronto, un impulso rápido a las mejoras de servicios en los transportes por ferrocarriles y carreteras, de enlace, para Madrid, Bilbao y Barcelona, tendiendo a la unificación de líneas, con estaciones céntricas, cuyos enlaces ferroviarios se impondrán

después en otras capitales, y de las más destacadas, seguramente Valencia, en que las obras correspondientes pudieran realizarse quizá con un mínimo gasto. A todos consta que las Comisiones designadas para los estudios correspondientes a los *Enlaces ferroviarios* acordados trabajan denodadamente, teniendo que vencer dificultades de toda índole, aun cuando, desde el punto de vista económico, no se les hayan puesto trabas ni topes, ante el convencimiento definitivo de que en materia de ferrocarriles *lo barato es carísimo* para un porvenir próximo.

MI CAMPAÑA

En estos veinticinco años, desde que fué aceptado el plan de ferrocarriles secundarios a base de la ley de 1904, con diversas modificaciones ampliatorias, y en especial las de 1908 y 1912, para los de la provincia de Vizcaya, la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS me facilitó sus columnas para defender aquel plan, del que ya realmente sólo quedan vivos dos ferrocarriles, que son el de Munguía a Bermeo y Pedernales, para el enlace ferroviario de los de Amorebieta a Pedernales y Luchana a Munguía, y el ramal entre Elorrio y la línea de Vitoria a Mecolalde, o sea un total de menos de 40 kilómetros entre los 1 877 que comprendía el plan formulado por el Consejo Superior de Ferrocarriles el año 1925, dentro de las líneas de interés general, y en el grupo de las de carácter local, en que se incluyeron los ferrocarriles citados anteriormente.

El primer ferrocarril fué dividido en dos secciones, con la idea, que todavía subsistía entonces, de realizar lo primero la prolongación hasta Bermeo desde Pedernales (Busturia), y más tarde el empalme con Munguía, y acerca de este punto se ha dicho insistentemente que el trozo de Pedernales-Bermeo no resuelve en la actualidad el problema ferroviario que se halla planteado, sin que ahora se repita lo que es evidente, dadas las características de la competencia, facilísima, por carretera. El ferrocarril ha de ser completo en sus dos secciones y seis trozos, para que cumpla su cometido, y como base del Metropolitano de Vizcaya, formando un circuito de trenes eléctricos rápidos y frecuentes por el Norte de la provincia, con su estación propia en Bilbao, ubicada quizá precisamente en la que sirve de término al ferrocarril de Bilbao a Lezama, con una pequeña ampliación susceptible de realizarse con muy poco gasto, al mismo tiempo que pudiera regularizarse el perímetro Norte de la plaza de los Auxiliares.

MOTIVOS DE ACTUALIDAD

El citado ferrocarril de Lezama a Bilbao, y muy especialmente su estación terminal, ocupa hoy en la provincia de Vizcaya una posición que pudiera calificarse de estratégica, con su ramal tendido al apeadero de Goiri (Sondica) para el *enlace ferroviario* con la línea de Luchana a Munguía, al mismo tiempo que puede decirse que está casi hecho el *enlace ferroviario* con los Ferrocarriles Vascongados, ya que está en explotación por la Compañía de los de Santander a Bilbao el ramal llamado de Matico a Azbarren, cuyas alineaciones y rasantes, en la proximidad de la estación de Bilbao del ferrocarril de Lezama, se confunden y superponen sensiblemente, como quedó plenamente demostrado cuando se construyó ese ramal de Matico a Azbarren, motivando entonces la supresión

del servicio del ferrocarril de Bilbao a Lezama entre Bilbao y el apeadero "El Matadero".

El enlace que ahora falta resulta muy fácil, precisamente por la circunstancia mencionada, bastando un corto túnel que, partiendo de la trinchera de las Adoratrices, desemboque en la estación de Bilbao de que se viene hablando.

A su vez, el empalme de Amorebieta de la línea de Guernica, con el actual retroceso hacia Durango, debe completarse con una vía que enlace los dos puentes tendidos sobre el río Ibaizábal, uno para el ferrocarril de Amorebieta a Pedernales y el otro para la línea de los Vascongados, y así los trenes pudieran seguir directos hacia Bilbao, creándose, además, una gran estación de clasificación de trenes en la zona triangular, que así quedaría rellena y habilitada en las mejores condiciones para esos efectos.

Con una doble vía entre Amorebieta y Azbarren o Ariz, o en la parte que se considerara más necesaria desde el primer momento, se evitarían los retrasos motivados por los actuales cruces de trenes entre esos puntos, y así el tráfico de Guernica, Elorrio y otras procedencias, pudiera seguir después por la línea de Azbarren a Matico, a la estación de Bilbao de la línea de Lezama. El tráfico de la estación de Achuri, ya muy sobrecargado, tendría el alivio que le precisa, marchando algunos trenes de viajeros por la ruta que se ha indicado anteriormente.

Si para la solución Amorebieta-Azbarren, con la doble vía que fuera indispensable, se encontrasen dificultades insuperables, queda la solución Amorebieta-Lezama, con un trazado excelente, de unos 12 kilómetros de longitud, como enlace ferroviario (independiente de la línea de los Vascongados y del ramal de Azbarren a Matico, de la Compañía de Santander a Bilbao) entre las líneas de Guernica y Lezama, recorriendo una nueva zona de la provincia, que hoy se halla servida por diversas líneas de autobuses y camiones, que aprovechan precisamente la situación de aislamiento que supone a los pueblos y barriadas de su recorrido para arrancar desde Larratezúa servicios hacia Bilbao, por el Gallo y por Lezama; paralelamente a los Ferrocarriles Vascongados y al de Bilbao a Lezama.

Respecto al enlace ferroviario en Sondica de los ferrocarriles de Lezama y Munguía, no se ha hecho todavía realmente efectivo para el paso de los trenes hacia Bilbao (los de Munguía) y hacia Luchana (los de Lezama), y ésta es la causa principal que motiva la competencia que se hace a la Compañía de Luchana a Munguía por la línea de autobuses Morga-Bilbao, que está acaparando materialmente el movimiento de viajeros, llevando el tren únicamente el sobrante de aquel servicio de autobuses, lo mismo que está sucediendo en la línea de Guernica y en la de Lezama.

RESUMEN

La Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, que más propiamente debiera llamarse "de Vizcaya", propondrá seguramente, ya que, según parece, tiene campo abierto, sin límite presupuestario (aunque quizá se encuentre sin terreno igualmente abierto), una obra de la máxima eficacia para los ferrocarriles que afluyen a la capital de la provincia, y solamente me he propuesto señalar a vuelo de pluma las circunstancias anteriores, por lo que pudieran contribuir a facilitar,

a mi juicio, la resolución del problema que le ha sido encomendado por la Superioridad.

Con ello, y en lo que afecta a los ferrocarriles de vía de un metro, en Vizcaya se habrá dado quizá un paso adelante para el desarrollo del tercero de los seis temas del cuestionario que se halla pendiente de estudio, o sea la "Agrupación de líneas y estudio sobre la estructuración", que figuraba en el índice que fué remitido hace algún tiempo al Consejo de Obras públicas (hoy disuelto) para llegar a la implantación del Régimen definitivo ferroviario.

Los tres ferrocarriles citados, Amorebieta a Guernica y Pedernales, Luchana a Munguía y Bilbao a Lezama, han prestado a la nación, en estos cuarenta años últimos, grandes servicios, sin que sus accionistas hayan obtenido beneficios, ya que solamente la

primera línea repartió un dividendo de 4 por 100 en los treinta primeros años, o sea que tuvo su capital en una Caja de ahorros, y las otras dos han resultado en definitiva unos medios de comunicación de carácter filantrópico, defendiendo la de Luchana a Munguía, a fuerza de economías y austeridades, el cupón de los obligacionistas, y, en resumen, las tres Compañías merecen que el Estado, la Provincia y los Municipios interesados eviten el abandono de sus líneas, que tanto han contribuido, en la forma citada, al desarrollo de sus intereses respectivos.

La Comisión de Enlaces Ferroviarios de Vizcaya tiene la palabra, ya que la iniciativa del problema debe partir de la entidad principal, el Estado, al que han de revertir, con el tiempo, los ferrocarriles de que se trata.

José de UCELAY
Inspector general de Caminos,
Canales y Puertos

Aprovechamientos hidroeléctricos

He leído con interés y gusto la publicación que sobre la evolución de la energía hidráulica de España ha hecho el Sr. González Quijano, junto con otra de D. Severino Bello, referente a la organización del suprimido Consejo de la Energía, editadas ambas en un mismo volumen por el Ministerio de Obras públicas.

No es mi intención hacer una nota bibliográfica sobre estas obras, cuyo acierto, interés y valer saltan a la vista, y que representan un trabajo realizado en relativamente poco tiempo, que ha venido a llenar, si quiera sea parcialmente, una necesidad, que se echa de ver y que debía ser fruto de una labor continua, lenta y ordenada, pero ingrata, como son todas las estadísticas, y que por múltiples causas no se ha realizado o se viene efectuando de un modo tan incompleto y desordenado, que su eficacia es prácticamente nula.

Los que, como el que suscribe, venimos desde hace veinte años haciendo correrías con carácter de *pionier* por los ríos de España y Portugal, y hemos vivido la evolución del concepto e idea que sobre un *salto de agua* se tenía desde 1900 hasta hoy, nos creemos, sin petulancia por nuestra parte, estar documentados para hacer algunos comentarios y deducciones sobre el valor y alcance práctico de determinados puntos tratados en dicho trabajo, y entre ellos las evaluaciones hechas en el capítulo IV sobre la energía potencial y energía aprovechada.

En efecto: a principios del siglo actual, un salto de agua, tal como lo tenía previsto la ley de 1879, era algo que había que descubrir, cosa que sólo podían hacerlo personas capaces de abordar las aventuras que esto representaba, que mantenían el secreto de su hallazgo hasta que cristalizaba en una denuncia, que se tramitaba mediante un expediente en que la Administración, más que a la veracidad y exactitud de los datos aportados, atendía a que no se violaran los derechos de los particulares a quienes pudieran afectar las obras, apreciando como secundarios o nulos los intereses generales, que más bien se ponían incondicionalmente a disposición del denunciante, y los plazos de ejecución eran prácticamente

indefinidos, mientras no se cruzaron en el camino otros intereses particulares; posteriormente, cuando ya sobre el año 1910, como consecuencia del desarrollo adquirido por la electrotecnia e industrias eléctricas, comenzaron a aparecer los grandes aprovechamientos centralizadores (véase el cuadro VII de la publicación aludida), sirvieron de células para los mismos las denuncias anteriores, a la vez que antiguos molinos y aceñas, cuyo emplazamiento demostraban la acertada visión que sobre esta cuestión tuvieron ya generaciones anteriores; la mayor importancia y magnitud de las obras a ejecutar, así como los mayores rendimientos con ellas obtenidos, cuyas ventajas ya no sólo eran de carácter particular, sino también general y social, trajeron consigo adaptaciones de la legislación a este nuevo estado de cosas, mediante interpretaciones más o menos racionales de determinados artículos, modificaciones de las instrucciones que sustituyen al Reglamento de la ley y también con algunas disposiciones nuevas de este mismo carácter. Por otra parte, la ejecución de las obras y su explotación después, requerían vías de comunicación que facilitaban su acceso, lo que trajo consigo el que los ríos, en sus tramos aprovechables, fueran más visitados y conocidos, y ya las denuncias dejaron de adquirir el carácter misterioso y secreto que antes tenían, y las más modernas consistían principalmente en acoplamientos de otras anteriores, cuyos derechos tenía que adquirir previamente el denunciante; pero, no obstante todo lo dicho, la intervención de la Administración seguía presentando el mismo aspecto individualista, y es más, como, por otra parte, el Estado tenía un plan de obras de canales y pantanos, las concesiones se otorgaban a título precario con relación a este plan, si bien lo que ha ocurrido es que, de hecho, lo han perturbado, y, además, podían aprovecharse gratuitamente de sus beneficios; sólo recuerdo el caso del río Ebro, en que la División Hidráulica condicionara este disfrute; desde 1910 hasta la fecha, principalmente desde 1918 (fig. 10 de la publicación), el incremento ha sido enorme y la tendencia centralizadora, gracias al empleo de corrientes de muy alta tensión, ha aumentado