

PLANES DE FERROCARRILES

POR FRANCISCO WAIS, INGENIERO DE CAMINOS

Consideramos actual y oportuno el presente trabajo, en el que el autor hace una reseña breve de todos los planes de ferrocarriles que se han estudiado en nuestro país, y los comenta con un profundo conocimiento de la materia.

La inauguración del ferrocarril de Santiago a La Coruña, recientemente celebrada, y la de ciertas obras del de Zamora a Orense, ponen de actualidad las construcciones que se realizan como derivadas del plan Guadalhorce, de 1926. Algunas están ya terminadas, y siguen otras su curso, en el desarrollo, que ya toca a su fin, de los proyectos redactados. Pero no es esto lo que ahora mueve nuestra pluma, sino el recuerdo de anteriores planes y el atractivo que, a nuestro juicio, proporcionan para hablar de ellos como precedente que en sí mismo ofrece interés, además del que siempre tiene fijar ideas que, en unos u otros aspectos, son de posible enlace con problemas del presente y del futuro.

* * *

La multitud de concesiones, por lo general infructuosas, que se otorgaron los años 1845 y 46, al amparo de la Real Orden de 31 de diciembre de 1844, no obedecían a plan ni a método alguno. Jugaba sólo la iniciativa particular, movida por el estímulo de negocios que en otros países se realizaban, muchas veces cuantiosos, y al nuestro acudían, uniéndose a los promotores españoles, extranjeros, para fomentar también negocios fundados en la construcción de grandes líneas, ninguna de las cuales llegó entonces a realizarse. Hacía falta una ley general, después del fracaso de estos intentos, y dictar normas y planes que encauzasen el esfuerzo de los promotores; apareciendo, en virtud de esta necesidad, sucesivos proyectos de leyes, que quedaron sin aprobar.

Fué el primero el presentado a las Cortes por Bravo Murillo, como Ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, en 1848, y en él aparece ya una idea de lo que debía empezar a efectuarse para crear la red española de ferrocarriles, por cuanto se ordenaba al Gobierno el estudio de cuatro líneas principales que, partiendo de Madrid, fuesen a terminar en Francia, Portugal, Cádiz y uno de los puntos del Mediterráneo más próximos a la costa. Era la primera idea que, pública y oficialmente, se lanzaba sobre las construcciones ferroviarias.

Viene después el proyecto de Seijas Lozano, sucesor de Bravo Murillo en aquel Ministerio, que fué leído en la sesión del 10 de enero de 1850; se apoyaba en el anterior y daba normas para la estructuración de las líneas, dividiéndolas en las de carácter general y particular, y aquéllas en líneas de primero, segundo y tercer orden. Se marcaba, pues, en este proyecto el criterio de establecer categorías entre las líneas de carácter general, que no podía ser más explicable. Pero cayó también en el vacío; la Comisión del Congreso se desentendió de su estudio, proponiendo, en sustitución, un proyecto de ley provisional, sobre garantía de interés, que fué el aprobado, y por su parte, el Gobierno, en febrero de ese año 1850, dispone que se estudien tres líneas principales que arranquen de Madrid: una a Valladolid, otra a Zaragoza y la tercera a Córdoba.

Son estas tres líneas, así definidas, las mismas que luego aparecen en el tercer proyecto de ley general de ferrocarriles que se lleva a las Cortes, que es el que suscribe D. Mariano Miguel de Reinoso, en 1851. Se crea el Ministerio de Fomento por Real Decreto de 20 de octubre de ese año 51, se nombra como titular a Reinoso, en el Gobierno presidido por Bravo Murillo, y para el cargo de Director General de Obras Públicas, a D. Juan Subercase, uno de los autores del famoso informe-base de la Real Orden del 44, anteriormente citada. En esta forma emprende, por decretos, el Ministerio de Fomento, una activa labor sobre ferrocarriles, para su construcción por el Estado, los años 51 y 52, después del fracaso en las Cortes de aquel tercer proyecto de ley general.

Este tercer proyecto era, en realidad, un plan de construcciones. En él se establecían categorías de líneas, como en el de Seijas Lozano, pero no se llamaban de primero, segundo y tercer orden, sino de primera y segunda clase, con arreglo a un criterio original. Líneas de primera clase serían las que, partiendo de Madrid, considerado como centro del sistema o punto de irradiación, fuesen hasta el límite de lo que se llamaba la zona interior de la península, y eran fundamentalmente tres, que habrían de dirigirse a los centros de producción de Castilla, Ara-

gón y Andalucía (Valladolid, Zaragoza y Córdoba). De estas líneas de primera clase partirían las de segunda: de la de Andalucía, las que tuviesen su fin en el mar y en la frontera portuguesa; de la de Castilla, las que se dirigiesen a Galicia, al Océano y a Francia, y de la de Aragón, las de Cataluña y Navarra. Parece como si se concibiese la red de ferrocarriles en forma análoga a la constitución de los árboles, con troncos al final de los cuales parten las ramas.

Todos los sistemas eran admitidos para su construcción, si bien el Gobierno pensaba ser él mismo el que llevase aquélla a cabo, mediante el pago en acciones de ferrocarriles, según el procedimiento que se anticipaba a poner en práctica con la línea de Aranjuez a Almansa, que fué, al fin, la única que en esta forma alcanzó realización. Se habló mucho de otras, empezándose a construir por este sistema la de Alcázar a Ciudad Real, y también la de Sevilla a Jerez, y varias más fueron objeto de estudios y proyectos, que, después de todo, resultaron ser lo único que quedó del imaginado plan de Reinoso, pues, aparte del ferrocarril de Almansa, cuya construcción se terminó por cuenta del Estado, las concesiones de los otros se anularon, liquidándose la parte de obra realizada.

Resultó, de todos modos, un momento interesante éste de los años 51, 52 y 53, en los que luchaba el Poder público para llegar al establecimiento de los ferrocarriles, de un modo, por lo general, bastante arbitrario, que trae como consecuencia incidencias y discusiones de tal relieve que, incluso en buena parte, constituyen uno de los motivos o pretextos para la revolución de julio del 54. Se alcanza, después de ello, con la Ley de 3 de junio de 1855, la fórmula que había de permitir el desarrollo de los caminos de hierro en España.

* * *

Esta ley del 55, lograda después de intentos de más de diez años, rompe, en cierto modo, con el espíritu de las propuestas y proyectos que la precedieron, y representa un alejamiento de los ideales que inspiraba el informe de los Sres. Subercasa y Santa Cruz, recogido en la Real Orden de 1844. Pero esta Ley del 55 ya no habla para nada de planes de ferrocarriles. Muchos estudios se habían, para éstos, realizado, dejando con ellos labor preparada para que su construcción pudiera llevarse con celeridad, si nuevos sistemas se ofrecían y la iniciativa privada y el capital acudían a interesarse, como efectivamente sucedió. En poco tiempo se otorgan concesiones, se crean Compañías, y el año 58 está terminada la línea del Mediterráneo, que va de Madrid a Alicante, y el 64 se inaugura el último trozo de la

de Madrid a Irún, la de Madrid a Zaragoza, y se encuentran ya en explotación otras de menor categoría, y muchas, concedidas.

Se advierte, entonces, la imposibilidad de continuar sin un plan, sin unas normas de carácter general que complementen las leyes establecidas, y el mismo año de 1864 se publica la de 13 de abril, que encarga al Gobierno que, con toda urgencia, complete las informaciones y estudios que sean necesarios para la clasificación de los ferrocarriles que, con los hasta esa fecha autorizados, deban formar nuestra red de caminos de hierro. El Gobierno, en consecuencia, ordena, a su vez, que, oyendo a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se redacte un anteproyecto de la red de caminos de hierro, y se nombre la inevitable Comisión de Ingenieros, que, en este caso, forman D. Carlos María de Castro, D. Calixto Santa Cruz, D. Jacobo González Arnau y D. Gabriel Rodríguez.

La Comisión interpretó, en un sentido restringido, el alcance de la misión que se le encomendaba, limitándose a tomar en cuenta sólo aquellas líneas que respondiesen a intereses de todo el país o de extensas regiones, y viniesen a satisfacer grandes necesidades, sin recoger las líneas de importancia secundaria. Es decir: no entraba en el estudio de una clasificación de líneas por clases, sino que se limitaba a deducir las más importantes que debían completar las ya establecidas.

Sobre esta base, su propuesta parte de considerar el territorio dividido en seis grandes regiones, a cada una de las cuales correspondía una red que estimaban perfectamente determinada. Son estas regiones: 1.ª, la del Norte, que comprende casi todas las provincias de Castilla la Vieja y las Vascongadas; 2.ª, la del Nordeste, que comprende todas las provincias de la cuenca del Ebro; 3.ª, la del Este, que alcanza Castilla la Nueva y las provincias de los antiguos reinos de Valencia y Murcia; 4.ª, la del Mediodía, que comprende toda la Andalucía; 5.ª, la del Oeste, formada por parte de las Castillas y Extremadura; 6.ª, la del Noroeste, constituida por León, Asturias y Galicia.

“Basta dirigir una mirada a la carta de nuestro país — decía la Comisión en su informe —, para ver que el mejor medio de estudiar las necesidades del tráfico en España, consiste en examinar las de las regiones citadas, en su interior y en sus enlaces.”

Cada una de las seis redes correspondientes a estas regiones — seguía diciendo —, debería componerse de uno o más troncos principales, que, desde el centro de la Nación, se dirijan a las costas y fronteras, y de los cuales arranquen ramales secundarios que formen un sistema general de líneas radiales, atravesando las comarcas y centros de mayor producción y riqueza. Complemento de esto han de

ser las grandes líneas transversales, de las que podrán salir otros ramales que vayan a los puntos que no puedan servirse fácilmente de modo directo por las líneas radiales del primer sistema.

Especificaba después las líneas de cada una de esas seis redes. Pero la opinión no es unánime en la Comisión, en cuanto al detalle, pues el Sr. Castro formula voto particular, incluyendo en el plan una línea más, que era la de Pamplona a la frontera de Francia, por Zubiri. También la Junta Consultiva muestra su disconformidad, y dentro de ella se exponen diferentes criterios, aunque siempre se parte de considerar la red total dividida en las seis redes parciales de que arranca el anteproyecto de la Comisión, obediendo al estado de hecho que ofrecían las líneas ya construídas y concedidas.

Con todos estos estudios e informes, se llega al año 65, que es cuando se nombra otra amplia Comisión, que preside el Marqués del Duero (Reales Decretos de 26 de abril, 10 de mayo y 11 de septiembre de 1865), y que en 1867 publica sus estudios e informes en un documentado y voluminoso libro.

El plan queda, a pesar de todo, sin aprobar, y no por discrepancias en la estructuración, sino indudablemente por las líneas que en él debieran incluirse, acerca de lo cual las opiniones y los intereses eran muy distintos. La Comisión de 1865 había abierto una información pública, como resultado de la cual, las aspiraciones locales se desbordaron con numerosas y muy diversas peticiones. Con todo ello, el plan no llegó a formalizarse.

Fué más tarde, en 1870, cuando se concede una autorización para otorgar concesiones de una porción de líneas, con el propósito expreso de completar el plan general de ferrocarriles, sin perjuicio del estudio definitivo, que aun estaba pendiente, como cumplimiento de la ley antes citada, de 13 de abril del 64. Firma la de 1870, de 2 de julio de ese año, nuestro ilustre D. José Echegaray, que, con sus treinta y siete años que entonces tenía, era Ministro de Fomento del Gobierno de Prim. Pero la autorización que en ella se otorgaba, aunque comprendía estudios de diversas líneas, como las de penetración en Francia y Portugal, y trataba ampliamente de ferrocarriles, no constituía verdaderamente el plan general que, al fin, llega con la Ley de 23 de noviembre de 1877.

Es ésta la primera Ley general de ferrocarriles que lo contiene, y en él se comprenden las líneas construídas y concedidas, más otras que aun no lo estaban, y todas se agrupan en las seis redes del proyecto de 1864, que eran las del Norte, Nordeste, Este, Mediodía, Oeste y Noroeste, sin distinción, dentro de cada una de esas redes, de la categoría de cada línea. Al lado de una de primer orden, como la de Madrid a Almansa y Valencia, figuraba la de

Carcagente a Denia, que es de vía estrecha y empezó explotándose con tracción animal.

Pero aun con esta mezcla, el plan se refería, esencialmente, a las líneas principales, y las circunstancias ya desde años antes habían llamado la atención acerca de la necesidad de acometer el problema de las secundarias. Al mismo tiempo que la Comisión de 1865, que presidía el Marqués del Duero, realizaba sus trabajos, se iba dibujando la conveniencia de acudir a aquella necesidad, y al año siguiente, una Comisión nombrada para estudiar la manera de facilitar la construcción de ferrocarriles, habla, en relación con el objeto de su trabajo, de los ferrocarriles de segundo orden y de su establecimiento y explotación. Aparece a poco el primer proyecto de Ley de ferrocarriles secundarios (16-3-88), el plan propuesto para estas líneas (9-6-93), y al fin, la Ley (30-7-904), la de 1908 después y el plan de secundarios y estratégicos, en el mismo año.

Desde entonces queda establecida de hecho una clasificación de ferrocarriles, según las leyes a que se acogiesen para su construcción y al ancho de vía. Los ferrocarriles secundarios o de segundo orden eran los de vía de un metro.

No se volvió a hablar de planes generales, porque el de la ley de 25 de diciembre de 1912 era sólo de complementarios del general de la ley del 77, y comprendía un número escaso de ferrocarriles, que por cierto no alcanzaron realización mediante aquélla.

* * *

Por lo expuesto se advierte que desde nuestros más remotos tiempos ferroviarios, se pensó en la estructura de la red a base de líneas radiales de primer orden, y, en realidad, no podía ser de otra manera, porque en pocas naciones se dan para ello las circunstancias que en España: ninguna tiene su capital geográficamente tan centrada. Precisamente, Madrid fué escogido por Felipe II como capital del reino por reunir insuperables condiciones en este sentido, desdeñando, quizá, otras de conveniencia para una gran urbe. Las primeras grandes líneas tenían que ser radiales, y así, aquéllas fueron la de Madrid al Mediterráneo, a la frontera francesa, a Andalucía, a Cataluña...

Partiendo de éstas y de otras de las en un principio establecidas, el plan de 1864 se componía de seis redes extendidas sobre seis sectores del suelo de la Península: el Norte, Nordeste, Este, Sur, Oeste y Noroeste. Esta distribución es la misma que se conserva en la Ley de 1877, sólo que haciendo algo más tupida la malla sobre estos sectores, cada uno de los cuales contiene su línea radial de primer orden: el Norte, la de Madrid a Irún; el Nordeste, la de Madrid-Zaragoza-Barcelona; el Este, la del

Mediterráneo, con sus ramales de Valencia, Alicante y Cartagena; el Sur o Mediodía, la de Andalucía; el Oeste, la de la frontera portuguesa, y el Noroeste es el único cuya línea principal no arranca de Madrid, sino de un punto inmediato a la línea del Norte, como es Palencia.

Las líneas radiales de estos sectores se unen entre sí por transversales, algunas también de primer orden. Todas estas líneas, aunque nacidas en las mismas o análogas condiciones, fueron definiéndose en el transcurso del tiempo, su categoría, confirmando algunas como de primer orden y quedando otras a la zaga, en tráfico y en importancia. La clasificación en que se pensaba cuando los proyectos de Seijas Lozano y de Reinoso, que luego quedó olvidada, vino a efectuarla la realidad y las circunstancias, porque es evidente que entre las actuales líneas de vía ancha, no todas tienen la misma categoría, ni mucho menos.

En esto, algo parecido sucede con las de vía estrecha, llamadas secundarias y estratégicas, de las cuales, unas son de un marcado carácter local, como corresponde a su recorrido e importancia, y otras resultan verdaderas líneas principales.

Tanto dentro de las líneas de vía ancha como dentro de las de vía estrecha, existe, pues, una variedad apreciable en la importancia y circunstancias de unas y otras.

* * *

En esta situación, se inició un nuevo régimen de los ferrocarriles con el Estatuto de 1924, que, entre otras muchas disposiciones, establece como normas para revisar la legislación, que los ferrocarriles se clasificarán en dos grandes grupos: de servicio general y de servicio particular, y los primeros, en los de interés nacional, regional y provincial, y de interés local, clasificación parecida a la que tenían los ferrocarriles alemanes.

Con arreglo a estas disposiciones, el Consejo Superior de Ferrocarriles debía formar un plan de nuevas construcciones, como lo hizo en 1925, incluyendo en él varias líneas de las que entraban en los antiguos planes de complementarios, secundarios y estratégicos. Constituía, en realidad, un anteproyecto de plan, y no se esperó a su aprobación para ordenar la construcción de determinadas líneas de las contenidas en él, formando con ellos un "plan preferente de urgente construcción". Es el llamado plan Guadalhorce, al que se refiere el Real Decreto de 5 de marzo de 1926, y se empezó a ejecutar en seguida. Pero en él no se hace clasificación ninguna de líneas, y sólo se citan las que deben construirse.

En esta ocasión, a pesar de las prescripciones del Estatuto del 24, se siguió el mismo procedimiento que en la Ley de 1877, de incluir determinadas líneas

en el plan, sin clasificarlas ni establecer clasificación de las construídas. Lo mismo que en 1864, si bien en este año lejano, por comprender el plan los ferrocarriles ya construídos y los más importantes de los necesarios, se trataba sólo de las líneas principales.

El caso es que después de las ideas de los primeros años, de los proyectos de 1848, 50 y 51, en los cuales se hablaba de la clasificación de líneas, se pasó por alto cuanto con esa clasificación se relaciona, y se llegó a no tener otra que la que de hecho queda establecida entre los ferrocarriles de vía ancha y estrecha, dentro de cada uno de los cuales existen líneas de muy diversa categoría y carácter.

* * *

Podríamos ahora preguntarnos si todo este proceso de que acabamos de hablar tiene algún otro interés que el puramente histórico, y si guarda alguna relación con lo que en uno u otro aspecto convenga o pudiera hacerse algún día. Porque a estas alturas de la vida de nuestros ferrocarriles, cuando la mayor parte de ellos llevan mucho tiempo establecidos, y, en general, el sistema de este medio de transporte tiene que luchar con otros más modernos, el pensar en nuevos planes puede parecer algo quimérico. ¿Cuál es el porvenir que les está reservado a los ferrocarriles? ¿Y qué necesidades tiene aún España de nuevas líneas? ¿Qué importancia su clasificación? Y si la tiene, ¿es sólo desde el punto de vista constructivo?

No es fácil, como puede suponerse, contestar categóricamente y concisamente a algunas de estas preguntas que, sin embargo, nos parecen ineludibles para cerrar el examen de esta cuestión que nos hemos propuesto.

Es cierto que los ferrocarriles están en una fase avanzada de su vida, y los acosan con su competencia, salvo en estas circunstancias de excepción, los medios de transporte mecánico por carretera, y se cierne sobre ellos la amenaza de lo que pueden llegar a ser, al fin de la contienda que conmueve el mundo, los que se valgan de esos enormes aparatos volantes que hoy transportan ejércitos y armamento. Pero de cualquier forma que sea, ninguno de estos nuevos medios podrá quitar al ferrocarril, por el sistema de rodadura que tiene y su capacidad de remolque, el privilegio de los transportes masivos y el de otros de gran importancia. Precisamente, todos estos transportes propios del ferrocarril son los básicos para la economía de los pueblos, y no pueden desatenderse. Y si esto resulta cierto, como nos lo parece, en términos generales, más en nuestro país, donde no existen apenas vías de navegación interior, que es el otro sistema de movilizar las grandes masas.

Pero si por estas razones, y por considerar que la técnica ferroviaria no ha dicho aún la última palabra, llegamos a admitir que el período de la construcción de los ferrocarriles en España no se ha terminado por completo, también tenemos que reconocer que existiendo una red bastante extensa, cuya vida hay que conservar, no es lícito disponer nuevas construcciones, sino coordinándolas con las ya establecidas, sin que las nuevas puedan constituir, aunque se creen con el carácter y ancho de vía de líneas secundarias, otras redes competidoras de las actuales.

Esto parece que debe imponer que los nuevos planes no sean exclusivamente constructivos, sino que entren a formar parte de una clasificación general de líneas, existentes y futuras, en la cual incluso figure el ascenso, llamémoslo así, de algunas que, siendo de vía estrecha, tengan tráfico e importancia suficiente para su transformación en líneas principales. En esto último, naturalmente, estarán interesadas las respectivas empresas concesionarias, pero no sólo ellas, porque no es indiferente para el Poder público la ordenación de todo lo concerniente al servicio ferroviario.

El interés de la clasificación de las líneas actuales de vía ancha no es, por otra parte, ajeno a su explotación, por la índole diferente de las principales y de las secundarias, y las simplificaciones que para éstas se requiere, con un propósito de economía, como lo demuestra la atención que a este punto

se ha dedicado en la última sesión del Congreso de ferrocarriles, celebrada en París el año 1937. En esta sesión, fué uno de los temas el de "explotación económica de las líneas secundarias de las grandes redes", que dió motivo para que la Comisión permanente de la Asociación Internacional de dicho Congreso estimulase a nuevos estudios para tener a las Administraciones al corriente de la evolución en dicha materia. Consecuencia de ello fueron diversos trabajos que se hicieron, en los cuales se pone de manifiesto la conveniencia de una clasificación previa de las líneas, clasificación con que en algunos países se cuenta, consagrada oficialmente por los Poderes públicos, pero que en otros no existe *a priori*, y la distribución entre las dos categorías de líneas resulta en ellos realizada sólo de hecho, por las velocidades máximas desarrolladas y por el volumen del tráfico.

Podemos, según todo esto, llegar a la conclusión, si alguna fuese lícito sacar de lo expuesto, de que si en los diversos planes de ferrocarriles que tuvieron lugar en España no se planteó la clasificación de líneas a que aludían los proyectos de ley de nuestros primitivos tiempos ferroviarios, habrá ocasión de establecerla al estudiar nuevos planes constructivos, y, en todo caso, para la misma explotación de las líneas actuales no sería inútil cuanto en este sentido de la clasificación de líneas se hiciera, así como tampoco el recuerdo de la división en sectores que se consigna en el plan de 1864, y, más tarde, en la Ley general de ferrocarriles de 1877.

