

RECUERDOS DE OTROS TIEMPOS

UN PROYECTO PARA ATRAVESAR EN TREN EL CANAL DE LA MANCHA

Por FRANCISCO WAIS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Ahora que se vuelve a hablar del túnel del Canal de la Mancha, y las noticias que se extienden son de haber llegado a un acuerdo, Francia e Inglaterra, que permite el comienzo de los trabajos, pudiera ser curioso sacar a luz un antiguo proyecto, un sueño más bien, en el que intervinieron españoles ilustres que nos tocan de cerca. Dos de ellos eran ingenieros de Caminos: don José Echegaray Eizaguirre, nada menos, y don Leopoldo Brookmann. Otro, un gran propulsor y financiero de los ferrocarriles, don José Salamanca y Mallol, luego Marqués de Salamanca.

Ello fue en 1862, cuando ya se llevaba muchos años en la exposición de ideas y tentativas para quitar al transporte marítimo la exclusiva de la travesía del Canal. Por esa fecha ocupaba el trono de Francia Napoleón III, casado con la española Eugenia de Montijo, y natural sería que se acogiesen con cierto favor las sugerencias que de nuestra nación llegasen. Al mismo tiempo don José de Salamanca, que en nuestro país había desarrollado ya mucha labor en la creación de caminos de hierro, trataba de llevarlos adelante en Italia, y a sus órdenes, destacado en esa nación, vivía Brookmann.

Este último había sido el número dos de la promoción de catorce que, con Echegaray de número uno, salió de la Escuela el año 1853, el mismo, por cierto, en que nace esta REVISTA DE OBRAS PUBLICAS. Ambos se hicieron grandes amigos durante los estudios, unidos por las mismas aficiones literarias, que a don José habían de elevar tanto. Cambiaban ideas, asistían a los teatros, y la prosa y el verso les eran familiares en sus conversaciones; incluso la colaboración llegó a tentarles y ofrecérseles en algún caso.

Pero al fin de la carrera, y sin que la relación entre ellos faltase, la trayectoria de sus respectivas actividades profesionales los fue apartando. Echegaray no tardó en ser nombrado, muy joven aún, profesor de la Escuela, de la que había de costarle le dejasen salir. Brookmann también, algo después, tuvo acceso a ella, atraído incluso por la opinión dada por su compañero, número uno de otros tiempos; pero la permanencia fue breve, porque pasó pronto a ocupar otro puesto al Servicio del Estado. En la Escuela quedaba Echegaray, bajo el mando autoritario del Director, don Juan Subercase, que lo sujetaba sin dejarlo alejar para ocupar puestos de mayor provecho material. No le faltaba tiempo, sin embargo, a don José para abordar tam-

bién el trabajo en otras actividades, además de los de la Escuela, como las económicas, en las que, liberal siempre de ideas, se destacó como entusiasta librecambista. Y así pasaron unos años hasta llegar al del proyecto sobre la travesía del Canal.

* * *

Es este proyecto de 1862, como antes dijimos. Echegaray seguía de profesor en la Escuela, donde sus explicaciones sobre las matemáticas y la mecánica venían bien a sus aptitudes. Seguía también deseando abandonarla, sin poder conseguirlo, pero recibiendo, en cambio, trabajos y distinciones con otros nombramientos que le agradaban y con los de la Escuela resultaban compatibles. Tal fue el caso que se presentó al celebrarse la Exposición Universal de Londres de ese año 62 del siglo pasado, para la cual se le designó por el Ministerio como representante oficial, con el objeto de los estudios correspondientes.

Y para Londres salió don José, acompañado de su esposa, en un viaje largo por su detención en diversos puntos del recorrido, y en la Exposición realiza observaciones y estudios. Un día recibe desde París este inesperado telegrama: "Ven inmediatamente — Te necesito para un asunto importante y de mucha urgencia — No admito excusas — Leopoldo Brookmann".

Ante el apremio de su antiguo compañero y buen amigo no duda en efectuar el viaje, y ya en París, se dirige al Hotel Meurice, donde está Brookmann, que le explica el asunto de que se trata y le había obligado a llamarle con urgencia. Echegaray no se sorprende mucho por lo que le expone porque sabe bien que Brookmann es un poeta de alta inspiración y de cuya mente salían a veces proyectos de ingeniería excepcionales, grandiosos y hasta fantásticos que, apartándose de la realidad, no llegaban nunca a realizarse.

Le cuenta también el antecedente de su trato anterior con don José Salamanca, al que un día le había expuesto una solución para atravesar el Canal de la Mancha bajo las aguas, que consistía en establecer en el fondo una vía excepcional que correría de una a otra costa por el fondo del estrecho. Sobre tal vía rodaría un gran armazón de hierro, en el cual entraría el tren, y, en estas condiciones, el armazón se desplazaría movido por grandes hélices. A Salamanca, que tenía también mucho de soñador, y poco de conocimientos técnicos, la idea le pareció excelente, y si en otros asuntos financieros y de ferrocarriles se había atrevido a llevarlos a Portugal y a Italia, no le parecía mal extenderlos también a Francia. Sin duda hicieron explosión en él una porción de ideas en las que se mezclaban la creación de una nueva gran empresa, el manejo de muchos millones, subvención de las naciones interesadas...

La consecuencia de esta exposición de ideas de Brookmann a Salamanca no se hizo esperar, y ambos coincidieron pronto en la conveniencia de llamar a Echegaray, reconocido por ambos como hombre excepcional. Su ayuda le parecía necesaria, y de ahí nace el origen de la llamada.

* * *

Ya en París los tres hombres de esta aventura, y reunidos en el mismo hotel, empezaron a tratar sus planes. Salamanca era conocido del emperador, y hasta él hizo llegar la noticia del proyecto concebido. Pudo enterarse de que sería recibido y que una comisión de técnicos franceses lo estudiarían.

Echegaray, al enterarse mejor de lo que se trataba y ver el entusiasmo, no ya de Brookmann, sino también de Salamanca, no salía de su asombro. El mismo nos dice en sus Recuerdos que quedó espantado. Pero ya estaba en París, ya encontraba comenzado, en cierto modo, el asunto y no podía abandonar a su compañero y a una persona que, como Salamanca, hacía crecer los ferrocarriles en España; porque en ese mismo año 62 estaba en construcción, entre otras grandes líneas, la de Madrid-Zaragoza, por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, en cuya creación había intervenido y venía a ser uno de sus puntales. Don José de Salamanca era un coloso en estas cuestiones, para aquellos tiempos, y no cesaba de abrir nuevos cauces para el establecimiento de los caminos de hierro.

En cuanto a lo de la travesía del Canal, no siendo él un técnico, se dejaba llevar por las ideas que aparatosamente se le presentaban. Animó, pues, a los ingenieros y éstos pusieron manos a la obra. Buscaron ayudantes, delineantes, escribientes..., un equipo que bajo sus órdenes fue dando forma al proyecto, que recogía esencialmente las ideas de Brookmann. Planos, carpetas y más carpetas fueron animando el conjunto. Resultaba un trabajo lucido, pero falto de fundamento serio y de valor práctico, según el propio Echegaray nos cuenta. Fue, sin embargo, y a pesar de esta última opinión, requerido por su compañero para que también lo suscribiera, a lo que opuso la razón de que la idea y origen del proyecto no era suya, sino de otro, que debía ser el que recogiese la gloria y provecho, si a tanto se llegaba. Y se volvió a Londres.

El proyecto fue presentado; pasó a manos de ingenieros y técnicos franceses que no tardaron mucho en dictaminar sobre él, entregándolo al emperador que, a su vez lo pasó a don José Salamanca con una resolución que no sabemos en qué forma se expresaría, pero que representaba el dar por terminado el asunto.

Desde entonces, por este u otros motivos, que no faltarían en la marcha de los asuntos ferroviarios de Salamanca en Italia, las relaciones entre el gran hombre de empresa y su ingeniero se fueron debilitando. Brookmann había perdido la confianza que don José Salamanca en otro tiempo había puesto en él. Tenía que tomar otro rumbo, y volver a su trabajo al servicio del Estado, en España; y que recuperar su salud, que hacía tiempo se resentía. Esto último, en realidad, no pudo ser del todo conseguido, y pasó poco tiempo hasta el momento de su fallecimiento.

Por su parte, don José Salamanca no pudo consolidar su empresa financiera de Italia, y tuvo que abandonarla, como en otra ocasión había abandonado también la de Portugal. En España siguió, en cambio, luchando e interviniendo en diversos negocios, principalmente ferroviarios, que recrecieron su fortuna... que a la postre también se había de venir muy abajo, cercano ya al fin de su vida.

A don José Echegaray, después del fracaso de la travesía del Canal, la vida le tenía reservado un amplio porvenir de trabajo y de gloria. El año 1862, a raíz de su regreso a Londres, desde París, pasó poco tiempo en la capital inglesa, porque el lapso de los tres meses que allí estuvo tocaban a su fin. Volvió a España, y en la Escuela de Ingenieros de Caminos había de seguir sus trabajos.

Desde ese año 1862 hasta el 68 no hay en su vida nada que cambie el rumbo de modo notable. Pero por los acontecimientos revolucionarios de este último, se ve empujado a la política y toma una nueva trayectoria. Acepta, con reservas, el cargo de Director General de Obras Públicas con Ruiz Zorrilla al frente del Ministerio de Fomento, y se dedica después con entusiasmo a una labor intensa de la que empieza por destacar en el Proyecto de la Ley General de ferrocarriles con concesiones a perpetuidad. Se ve su pluma en esta Ley de ferrocarriles, sobre todo en el prólogo, de una prosa limpia y brillante, que le da un valor de presentación que en los resultados, a la larga, con lo que con arreglo a esa Ley fue concebido, no había de igualarlo. Pasó pronto a Ministro del ramo, y fueron también entonces los ferrocarriles objeto de su atención, con una nueva Ley de concesiones, de 2 de junio de 1870.

Después... después vienen los grandes éxitos de Echegaray de cara al público, en la política, en las Cortes, en la Administración Pública y, sobre todo, en el teatro, con sus obras de excepcional resonancia, que culminan con "El Gran Galeoto" y otras también brillantes. Le llega por todas ellas, y sus relevantes cualidades, el premio Nobel, uno de los pocos concedido a españoles.

* * *

Advertencia final.—En el mismo año en que unos españoles presentan el proyecto a que acabamos de referirnos y que, según palabras de Echegaray, naufragó en aguas del Canal, hubo un inglés que acudió con otros estudios del que, precisamente, nos habla la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS de igual año, el 1862. Era debido a Mr. Chalmers y la solución consistía en un gran tubo cilíndrico, de hierro, colocado bajo las aguas y a una profundidad suficiente para quedar al abrigo de las agitaciones del mar; y por este tubo pasarían los trenes del camino de hierro. Un sistema de anclas y un macizo de escollera deberían mantener el tubo en su emplazamiento, impidiéndole descender, lo cual se conseguiría más firmemente cuando las arenas del fondo, en su movimiento natural, llenasen los huecos de la escollera. Naufragó también.

Pero da idea de que el proyecto español aludido, no era una excepción entre los más o menos fantásticos que se presentaban, sino uno de los tantos que fueron jalonando el proceso de los muchos años que pasaron hasta que, al fin, parece ser que se va a acometer la construcción de un gran túnel.