

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

PUBLICACIÓN TÉCNICA DEL CUERPO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

DIRECTOR

D. MANUEL MALUQUER Y SALVADOR

COLABORADORES

LOS INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

SE PUBLICA LOS JUEVES

Dirección y Administración: Plaza de Oriente, 6, primero derecha.

OBRAS PÚBLICAS

Memoria del proyecto de Presupuesto extraordinario que se proponía presentar el Sr. Sánchez Guerra á las Cortes ⁽¹⁾.

Presupuesto extraordinario para obras y servicios de ferrocarriles.

Los créditos que se solicitan por este concepto han de destinarse á la construcción de las líneas de Betanzos á Ferrol, Huesca á Francia por Canfranc, Ripoll á Puigcerdá y Lérida á Saint-Girons por el Valle del Noguera-Pallaresa y á las reparaciones extraordinarias y adquisición del material indispensable para normalizar la explotación de las líneas de Peñaranda á Salamanca, Puebla de Híjar á Alcañiz y Vitoria á Salinas, cuya explotación corre á cargo del Estado, por haberse incautado de ella á consecuencia de la caducidad de las concesiones correspondientes.

El detalle de la situación de estas líneas y de los créditos que requieren es el siguiente:

Ferrocarril de Betanzos á Ferrol.—Por ley de 27 de Julio de 1887 se autorizó al Gobierno, si no hubiera concesionario en la subasta, para realizar con fondos del Estado las obras de explanación y de fábrica y las expropiaciones de esta línea.

Posteriormente, por ley de 13 de Diciembre de 1897, fué autorizado el Gobierno para ejecutar con fondos del Estado, bien por subastas, bien directamente, la vía, las estaciones, las obras accesorias, el material móvil y todo cuanto fuera necesario para poner en explotación este ferrocarril.

En virtud de estas leyes, se han ejecutado las obras de explanación y fábrica y los puentes metálicos, que quedarán terminados dentro de este año. También se han adjudicado por contrata la vía y sus elementos, que deberán quedar ultimados dentro del año corriente y parte de 1910.

Falta contratar las estaciones, material móvil, accesorios y cambios de vía, para todo lo cual es suficiente un plazo de dos años.

La situación en que se encuentran las obras de esta línea es la siguiente:

Servicios contratados:

	Gastado.	Por gastar.
1.º—Obras de explanación y fábrica.....	5.079.494,21	39.943,62
2.º—Obras de puentes metálicos.....	2.017.015,14	269.743,95
3.º—Carriles, bridas y placas.....	»	945.638,33
4.º—Tornillos y tirafondos	»	108.446,40
5.º—Traviesas.....	»	584.075,91
6.º—Baslasto y asiento de vía	»	714.948,33
Suma.....		2.660.848,54

Servicios por contratar:

7.º—Cambios de vía.....	»	117.000,00
8.º—Edificios.....	»	400.000,00
9.º—Material móvil.....	»	2.000.000,00
Suma total.....		5.177.848,54

De suerte que los créditos á invertir en este ferrocarril pueden distribuirse en 1909, 1910 y 1911 en esta forma:

CRÉDITOS	Pesetas.
Para el 1909.....	2.660.848,54
Para el 1910.....	517.000,00
Para el 1911.....	2.000.000,00
Total.....	5.177.848,54

Ferrocarril de Huesca á Francia por Canfranc.—Con sujeción al Convenio internacional de 18 de Agosto de 1904, tiene obligación España de construir la sección de Jaca á la boca del túnel de Sempert, la parte del túnel español y el ramal de Zuera á Turuñana, con el fin de poner en explotación el trayecto de Olorón á Zuera.

Por leyes de 5 de Enero de 1882 y 29 de Mayo de 1888, se concedió á la línea de Jaca al túnel una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro y 40.000 pesetas de anticipo reintegrable, y para el ramal de Zuera á Turuñana, sólo la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro.

Tanto la línea de Jaca á la boca del túnel de Sempert como la construcción de este túnel y el ramal de la línea de Zuera á Turuñana tienen un plazo de ejecución de cuatro años.

La sección de Jaca al túnel, cuya longitud es de 25 kilómetros, se construye actualmente por la Compañía del Norte de España, que es la concesionaria, debiendo ésta percibir como subvención la cantidad de 2.492.997 pesetas.

(1) Véase el número anterior.

La parte española del túnel de Semporn tiene una longitud de 3.854 kilómetros y se construye por subasta por cuenta del Gobierno español. Las obras han sido adjudicadas en la cantidad de 6.427.248 pesetas.

El ramal de Zuera á Turuñana, de 40 kilómetros de longitud, se construye por la Compañía del Norte, y el importe total que ha de percibir por la subvención es de 2.400.000 pesetas.

Además de estas cantidades para poder poner en explotación este ferrocarril, es indispensable construir varias obras de importancia, no comprendidas en la subasta de las del túnel, como son la casa administración de Canfranc, desviaciones de carreteras y caminos, la estación internacional y edificios de Arañones y otras accesorias, que se estiman alzadamente en 1.500.000 pesetas.

En resumen, los gastos que ocasionará la terminación de esta línea férrea son:

	Pesetas.
Sección de Jaca al túnel	2.492.997
Túnel internacional	6.427.248
Ramal de Zuera á Turuñana	2.400.000
Casa administración, estación de Arañones, etcétera	1.500.000
Total	12.820.245

Corresponde de dicho total á los plazos fijados y á la marcha conveniente de las obras la siguiente distribución de anualidades:

	Pesetas.
Año de 1909	3.000.000
— de 1910	3.000.000
— de 1911	3.000.000
— de 1912	3.820.245

Ferrocarril de Ripoll á Puigcerdá.—Este ferrocarril, cuya construcción fué acordada por Convenio entre Francia y España de fecha 18 de Agosto de 1904, tiene concedida por ley de 30 de Agosto de 1907 una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro y un anticipo de 40.000 pesetas, también por kilómetro, reintegrable en diez plazos iguales.

La subvención y anticipo asciende á 5.500.000 pesetas, que deberán ser abonadas en los años de 1909 á 1913 inclusivos, á razón de 1.100.000 pesetas cada año.

Celebrada en 13 de Enero anterior la subasta para la adjudicación de esta línea, quedó desierta, habiéndose anunciado nueva subasta en 10 de Abril último.

Ferrocarril de Lérida á Saint-Girons por el valle del Noguera Pallaresa.—En virtud del Convenio internacional ratificado en 28 de Enero de 1907, la sección de Lérida á Sort, cuya longitud es de 115 kilómetros, debe quedar terminada en ocho años, y el resto de Sort al túnel diez años después. La subvención concedida es de 60.000 pesetas, con un anticipo reintegrable de 40.000 pesetas.

Por ley de 12 de Marzo de 1909 fué facultado el Gobierno para ejecutar por administración las explanaciones y obras de fábrica de la sección primera del ferrocarril de Lérida á la entrada del túnel internacional de Salau, que comprende el trayecto de Lérida á Balaguer.

El crédito necesario para estos trabajos es de 700.000 pesetas. Como aún no se ha formulado plan de obras, no se ha fijado plazo para ejecutarlas; pero se puede calcular que podrán quedar terminadas en los años 1909 y 1910, con una anualidad de 550.000 pesetas.

La cantidad necesaria para subvencionar la construcción de esta línea se descompone del modo siguiente:

	Pesetas.
Para la línea de Lérida á Sort, de 115 kilómetros de longitud	11.500.000
Para la sección de Sort á la boca del túnel de Salau, de 40 kilómetros de longitud	4.000.000
Para la construcción del túnel, estación internacional y otras obras	8.500.000
Total	24.000.000

En este total van incluidas las 700.000 pesetas consignadas para ejecutar las explanaciones y obras de fábrica de la sección de Lérida á Balaguer, las que se entregarán, valoradas, en concepto de subvención, al concesionario de la línea.

Teniendo en cuenta el plazo de ejecución de la sección de Lérida á Sort y el importe de la subvención para esta línea, corresponde á los años 1909 á 1916, ambos inclusivos, una anualidad de 1.437.500 pesetas, y á los años 1917 y 1918 para la ejecución de la sección de Sort á la boca del túnel, corresponde una anualidad de 400.000 pesetas, á las que será necesario agregar en estos dos años 850.000 pesetas en cada uno, para las obras del túnel internacional.

En años sucesivos deberá abonarse, para la terminación de la línea, 10 millones de pesetas, que se distribuirán en los siguientes á 1918, que salen fuera del período que comprende el presupuesto extraordinario.

Líneas en explotación á cargo del Estado.

El Estado explota actualmente por administración las líneas de Peñaranda á Salamanca, de 41 kilómetros de longitud; de Puebla de Híjar á Alcañiz, de 32 kilómetros de longitud, y de Vitoria á Salinas, de 19 kilómetros de longitud. De todas ellas ha tenido que hacerse cargo por no haber cumplido las Compañías con las condiciones de la concesión.

Las tres líneas, y con especialidad las dos primeras, se hallan en tan malas condiciones, que su explotación resulta verdaderamente difícil. En la de Peñaranda á Salamanca llevan las traviesas veinte años de vida y se encuentran en malísimo estado, el balasto apenas si existe; es indispensable construir nuevas estaciones, porque las actuales, que son de madera, pueden durar ya poco tiempo; se carece en absoluto de material móvil, haciéndose la explotación por convenio con la Compañía de Salamanca á la frontera portuguesa, y en el resto de los servicios se observan deficiencias análogas, aunque no alcanzo la gravedad de las señaladas.

Desde que el Estado tiene á su cargo la línea se han renovado más de 20.000 traviesas y se han mejorado bastante las condiciones de seguridad de la vía; pero se necesita todavía invertir unas 700.000 pesetas en gastos los indispensables para llegar á una explotación normal, y esto, con el crédito de 50.000 pesetas que figura en los presupuestos ordinarios, exige un plazo de catorce años, que resulta inadmisibles tratándose de obras, en su mayor parte destinadas á garantizar la seguridad de la circulación.

El ferrocarril de Puebla de Híjar á Alcañiz, aunque en mejor estado que el anterior, tiene también una vía defectuosa que exige la renovación de parte de su material; la explotación se hace actualmente con una sola locomotora y no ha sido posible llegar á un convenio para utilizar el material de la Compañía de Madrid á Zaragoza y á Alicante por la inseguridad de la vía.

Es indispensable y de la mayor urgencia un crédito de pesetas 300.000 para el arreglo de la vía y adquisición del material móvil que hace falta para completar el necesario para una explotación regular.

En el de Vitoria á Salinas habrá que efectuar pequeñas reparaciones, cuyo importe no es fácil precisar, pero que pueden realizarse dentro del crédito de 1 millón de pesetas que se solicita.