

Crónica

Ferrocarril Pasajes-Tarragona

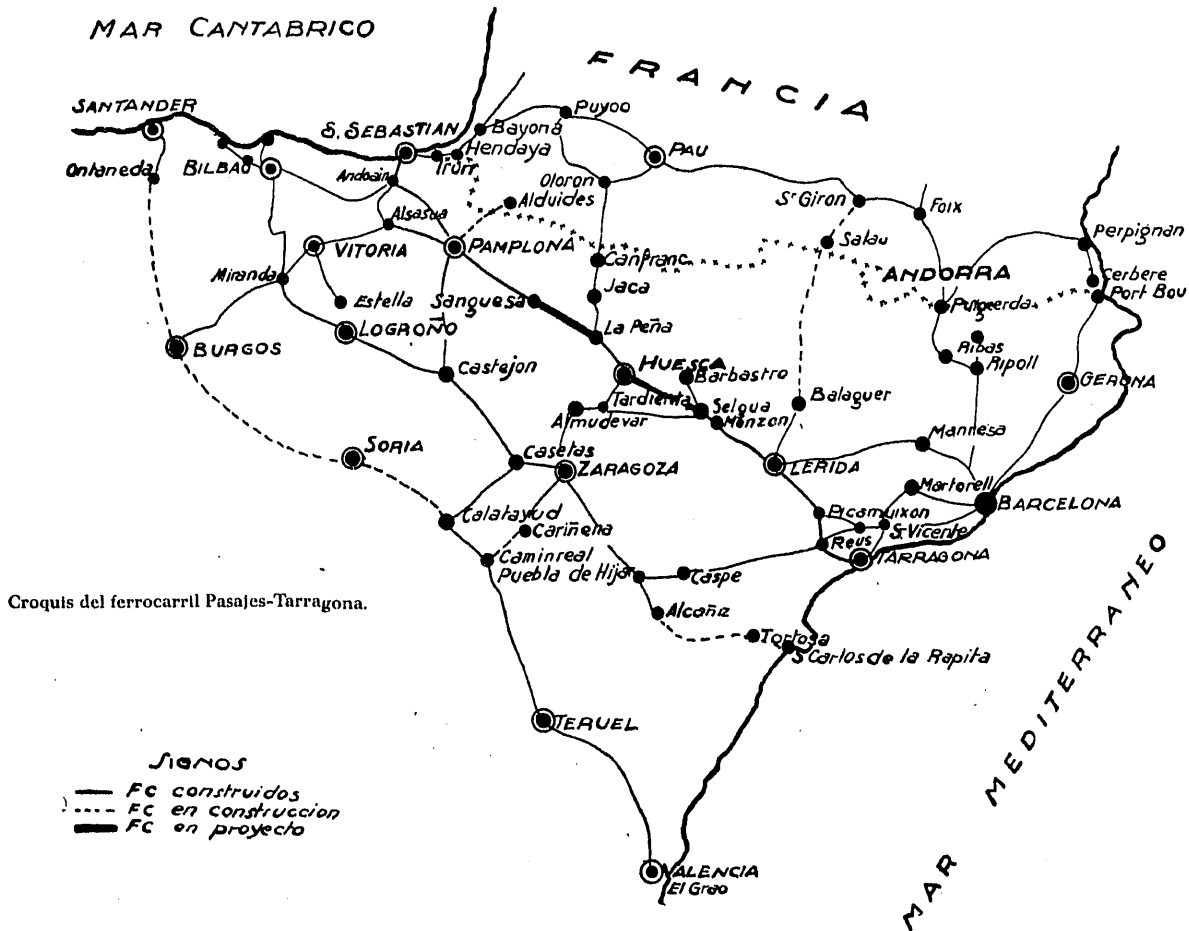
Se proyecta la construcción de un ferrocarril directo que enlace Pasajes y Tarragona, o sea los mares Cantábrico y Mediterráneo, que sería la línea de mínima longitud de las construídas y en construcción entre ambos mares.

El trazado de esta nueva comunicación pasaría por San Sebastián, Pamplona, Huesca y Lérida. Utilizaría en la mayor parte de su recorrido las líneas de vía ancha construídas. Así, de Pasajes a Pamplona iría por Alsasua (esta sección se acortaría mediante el

	Km
Santander-Burgos-Calatayud-Valencia.	763
Pasajes-Miranda-Zaragoza-Lérida-Tarragona.	693
Bilbao-Miranda-Zaragoza-Lérida-Tarragona.	630
Bilbao-Zaragoza-La Puebla-San Carlos.	579
Pasajes-Pamplona-Huesca-Lérida-Tarragona.	478

Según estas cifras, la línea proyectada supone un acortamiento de 101 kilómetros sobre la más corta de las en construcción, que tal vez no se alcance si no se hacen todas las rectificaciones posibles; pero de

Fc. Cantabrico - Mediterraneo PLANO GENERAL



ensanchamiento de la línea de vía estrecha de Plazaola, obra difícil y costosa). De Pamplona a Sangüesa habría que ensanchar la actual línea eléctrica del Irati. El trozo de Sangüesa a La Peña sería de nueva construcción. De La Peña a Huesca se utilizaría la línea actual. Entre Huesca y Selgua existe comunicación ferroviaria; mas para evitar el rodeo de ir a Tardienta, sería indispensable construir un nuevo trozo de línea directa de Huesca a Selgua. El resto, hasta Tarragona, está construído.

En resumen: en el recorrido total, que sería inferior a 500 kilómetros, sólo habría que construir los nuevos trozos de Sangüesa a La Peña y Huesca a Selgua y ensanchar la línea de Pamplona a Sangüesa.

Se incluye un croquis que, al dar idea clara de cuanto queda expuesto, permite comparar esta comunicación de los dos mares Cantábrico y Mediterráneo con las existentes y en construcción, que son las siguientes:

todos modos, y según informa el Consejo Superior de Ferrocarriles, dicho acortamiento llegaría a 87 km.

Esta línea, además de su importancia comercial, tendría la estratégica en relación con la frontera francesa.

Se comprende el interés que ha despertado en la zona recorrida, especialmente en Huesca, el proyecto de esta línea. El alcalde de dicha capital ha hecho durante su reciente estancia en Madrid activas gestiones, invocando la justicia de que se conceda esta compensación a Huesca, que, con el acortamiento de Turuñana, de la línea de Canfranc, cuya inauguración es cuestión de días, queda apartada de la corriente de tráfico internacional.

Creemos que el Gobierno, con los informes que ha recogido el ilustre ministro de Fomento, estudiará debidamente este asunto.

“El Sol” y la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

El inocente suelto que en la “Crónica” del número anterior publicamos con el título “El puente sobre el río

Luccus" ha merecido de *El Sol* una rectificación agria y destemplada, en que nos trata de impertinentes y de mal-intencionados.

La impertinencia y la mala intención radican, según él, en el hecho de que recordáramos nosotros la calidad de ingeniero de Caminos del fundador de *El Sol*, porque de ahí deduce que pretendíamos que esa era razón suficiente para que el periódico se abstuviera de toda crítica, aun la más justificada, respecto de las obras y servicios del Cuerpo a que su fundador pertenece.

Nada estaba más lejos de nuestro ánimo, y ni la letra ni el espíritu del suelto de referencia autorizan a suponerlo; de modo que, si quisiéramos responder a la insidia con la insidia y al epíteto con el epíteto, bien podríamos decir que sólo una pasión evidente o una ligereza indisculpable podían cegar hasta el punto de atribuirnos esa pretensión.

Muy otra cosa era lo que decíamos. Hubiera habido o no errores en la tramitación del asunto, dificultades más o menos serias en la construcción, que no eran esos los puntos que discutíamos, lo que notábamos en nuestro suelto con disgusto y con tristeza era que, cuando precisamente todas esas dificultades estaban subsanadas y un éxito franco había demostrado el acierto con que se las había combatido y superado, fuera cuando, con inoportunidad, en nuestra opinión, notoria, apareciera la censura acompañada de comparaciones incongruentes entre obras de distinta clase y dificultad, porque esas comparaciones no parecían tener otro objetivo que el de fomentar rivalidades entre Cuerpos que deben vivir en armonía, sobre todo en aquella prolongación de la patria donde van a trabajar ante el mundo por la causa de la civilización.

Por eso añadíamos que, cuando dificultades y contratiempos son vencidos con inteligencia y tesón, *en vez de menguar, acrecientan el mérito de los hombres*; y por eso también aludíamos al título del fundador de *El Sol*, no porque debiera ser escudo contra la crítica, pero sí garantía de que esta crítica fuera objetiva, positiva y oportuna; condiciones indispensables para que sea eficaz. ¿Dónde están aquí la impertinencia ni la mala intención?

Pero *El Sol* insiste en sus censuras y nos propone una especie de información contradictoria, que no habríamos de rehuir si fuera viable, pero que no depende exclusivamente ni de su voluntad ni de la nuestra. Anticipándose a esa información, *El Sol* acusa ya de imprevisión y ligereza por el corto plazo en que se redactara el primitivo proyecto, a lo que atribuye las posteriores dificultades que surgieron durante la ejecución.

Es evidente que mientras más se estudie un asunto más lejos se podrán llevar las previsiones; pero también es claro que el estudio no puede eternizarse, porque carecería entonces de finalidad práctica; en cada caso hay un medio prudente que muchas veces se acelera en demasía por una apreciación de urgencia o por presiones de la opinión, que no está en manos del ingeniero resistir ni, en ocasiones, juzgar, y que obligan a aumentar el elemento aleatorio que en una cierta medida la realidad presenta siempre. El público no ve después más que el éxito o el fracaso, y su juicio *a posteriori* corre siempre el riesgo de sobrestimar circunstancias cuya probabilidad podría haber parecido muy diferente antes de que hablara la experiencia.

El Sol parece preocuparse también de que todo esto no pueda redundar en perjuicio de nuestra técnica, en parangón allí con la técnica extranjera; pero recuérdese que, no ya dificultades, al fin vencidas, sino verdaderos fracasos se han producido en todos los países y bajo todas las administraciones. Sin hablar de obras colosales, como el Canal de Panamá, cuya primera Empresa hubo de abandonarlo, o, en escala más reducida, de puentes como el de Quebec, dos veces roto durante la construcción, recientes están las roturas de las presas de San Francisquito, en California; de Gleno,

en Italia, y del Habra, en Argelia, rota esta última hasta tres veces en cincuenta años, sin que a nadie se le haya ocurrido pensar que con ello padece el prestigio de las naciones respectivas. Y cuando no se trata ya de derrumbamientos y de ruinas, sino simplemente de obstáculos y contrariedades, siempre se han considerado como motivos de alabanza la constancia, el tesón y la energía con que el éxito se ha perseguido y se ha alcanzado.

El entrar en el examen del caso concreto sería para nosotros difícil sin todos los datos precisos que la información no sabemos si podría proporcionar; pero, sea de esto lo que quiera, otra cosa más factible y más inmediata podríamos proponer a *El Sol*. Este debate no puede tener otro objeto útil que el de ilustrar a la opinión; pero ésta apenas si puede oír más que a una de las partes: el público de una revista profesional, por numeroso que sea, es siempre reducido, y en esta materia no necesita de demasiados datos para quedar completamente informado: sería el gran público el que podría exigir más, y al gran público sólo llega el gran diario. Si realmente desea que se pueda juzgar el asunto con completa imparcialidad y con perfecto conocimiento de causa, publique en sus columnas nuestra rectificación y que ese público nos juzgue a todos.

Asociación de Ingenieros de Caminos

Zona de Bilbao.

Aprovechando la estancia en Bilbao del presidente de la Asociación del Cuerpo, D. Vicente Machimbarrena, fué convocada la zona de Bilbao el día 9 del corriente mes de febrero, en el despacho del presidente de dicha Zona, Sr. Ucelay, ingeniero jefe de la demarcación de Vizcaya y Alava.

La reunión se vió muy concurrida, pues no sólo asistieron a ella casi todos los asociados residentes en Bilbao, sino que además vinieron ingenieros de San Sebastián, Vitoria y Santander. Los demás, incluso los asociados de Logroño, excusaron su asistencia por ocupaciones ineludibles.

Cerca de dos horas se pasaron en despachar los asuntos reglamentarios pendientes, y en escuchar las explicaciones que el Sr. Machimbarrena dió a los asistentes, acerca de diversas cuestiones de interés para el Cuerpo.

Terminada la reunión volvieron a congregarse todos los compañeros en la Sociedad Bilbaína, donde obsequiaron al presidente de la Asociación con un espléndido banquete, en el que reinó la más franca y cordial alegría, haciéndose votos fervientes por la prosperidad del Cuerpo de Caminos, en el que cada día es más firme la unión.

El Sr. Machimbarrena ha vuelto a Madrid muy satisfecho del espíritu que reina entre los compañeros, y se propone visitar sucesivamente las demás zonas, aprovechando las oportunidades que se le presenten.

Los Planes de ferrocarriles para el presente año

Como en años anteriores, el Gobierno ha prestado su aprobación a los Planes formulados por el Comité ejecutivo del Consejo Superior de Ferrocarriles, para atender, durante el ejercicio, a las obras de mejora de las redes en explotación, a la adquisición de material móvil y de tracción con destino al servicio de las mismas y a la construcción de nuevas líneas.

El Plan redactado para atender a las obras de mejora de las explotaciones actuales y para adquirir material móvil y de tracción alcanza la cifra de 583'815 millones de pesetas, de los cuales corresponden 166'682 millones, a la Compañía del Norte; 192'682 millones, a la Compañía de M. Z. A.; 78'665 millones, a la nueva Compañía Nacional del Oeste de España; 40'693 millones, a la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, y el resto, a distribuir entre las demás Compañías.

Al conjunto de las vías de ancho normal se le asig-