

La mejora y ampliación de la red ferroviaria española¹

V

Construcción de nuevos ferrocarriles

Con los recursos que ingresan en la Caja Ferroviaria del Estado, cuya existencia venían reclamando cuantos se ocuparon del problema que se examina, se atendió en primer lugar a terminar la mejora y ampliación de las líneas que tenían en explotación las Compañías concesionarias; pero una vez dominada esta labor preferente, pensó el conde de Guadalhorce, con su incansable y fecunda actividad, en completar la red ferroviaria española, para lo cual formó el plan llamado con propiedad de urgente construcción.

Se ha querido, al atacar en bloque la actuación del preclaro ex ministro de Fomento, dar la sensación al público de que dicho plan fué una improvisación caprichosa, hecha de sobremesa en un viaje ministerial.

Nada más contrario a la realidad que semejante suposición.

La necesidad imperiosa de completar la red ferroviaria española se venía pregonando con machaona insistencia siempre que se reunían personas, corporaciones o entidades competentes en la materia, y en la Prensa profesional había pasado a la categoría de lugar común la afirmación de que, dada la extensión superficial, el número de habitantes y la riqueza de España, la red de ferrocarriles debía ser, por lo menos, doble de la actual.

En el primer Congreso Nacional de Ingeniería, celebrado el año 1919 en Madrid, al que acudieron hombres de ciencia, ingenieros de todas las especialidades, políticos, industriales, comerciantes, etc., se aprobaron conclusiones encaminadas a que «se aumenten los esfuerzos del Estado y de las entidades interesadas en el desarrollo ferroviario, para que, coordinadas en una acción única, se satisfagan las necesidades nacionales, por ser la construcción de nuevas líneas férreas, la mejora de las actuales y la explotación armónica de toda la red uno de los elementos principales de la reconstrucción nacional».

Antes de este Congreso, en la Asamblea Nacional de Ferrocarriles celebrada en 1918, se aceptaron conclusiones cuyas fundamentales características eran: el procurar el establecimiento de nuevas líneas, en especial las que, acortando distancias, pusieran en directa comunicación unas regiones con otras y el centro con las naciones limítrofes; el crear una deuda especial para realizar esta mejora en la red ferroviaria; la existencia de Consejos con amplia independencia para la administración de las líneas convenientemente agrupadas, y la nacionalización de los ferrocarriles y de las industrias con ellos relacionadas.

Basta examinar el mapa de España con el gráfico

de la red ferroviaria, para convencerse de que no merece siquiera ese nombre, que implica la existencia de mallas más o menos estrechas formadas por líneas que se entrecruzan y sostienen entre sí, para formar a modo de un sistema circulatorio, que, como en los organismos con vida, difunda ésta por todos los lugares de la nación. Compárese la red española con la de Francia o cualquiera otra nación de Europa, y veremos que, aparte de la diferencia de amplitud de las mallas, alguna de las cuales tiene en España la superficie aproximada de toda Bélgica, muchos de nuestros ferrocarriles son ramales sueltos, que más parecen líneas de penetración para colonizar tierras desconocidas que partes de una red orgánica en país civilizado. Y no se diga que estos ramales van a pueblos insignificantes: cinco capitales de provincia: Toledo, Soria y Cuenca, en el interior; Almería y Coruña, en la costa, se hallan en este caso.

Veamos cuál ha sido la marcha seguida en España en la construcción de su pobre red ferroviaria. Desde que en 1848 se abrieron al tránsito público los 28 kilómetros de la línea de Barcelona a Mataró, primera que recorrió la locomotora en nuestra nación, hasta 1855, sólo se construyeron 475 kilómetros. El período de mayor actividad fué el comprendido entre 1855 a 1861, en el que se hicieron 4 683 kilómetros, o sea un promedio anual de 780 kilómetros. En 1868 se habían abierto a la explotación 5 442 kilómetros de ferrocarriles. Las concesiones y los auxilios del Estado se otorgaron con mucho desorden, por lo que se dispuso la formación de un plan, que se presentó en 1867 con un luminoso informe. La ley orgánica de 1877 señala el plan general de ferrocarriles, que comprende los que estaban construidos y los agregados en la ley de 1870 y sus anejos.

Después de un corto período de paralización en los azarosos tiempos que siguieron a la Revolución, se intensifica nuevamente la construcción de los ferrocarriles en el último cuarto del siglo pasado, construyéndose unos 7 000 kilómetros de líneas nuevas, con lo que la extensión de la red llega, en números redondos, a ser de 14 000 kilómetros al comienzo del siglo actual.

Después de este esfuerzo viene una paralización completa en la construcción de líneas importantes. El ingeniero D. Manuel Bellido, tan competente en ferrocarriles, decía, en un trabajo que presentó en el Congreso de Ingeniería, que en los últimos veinte años, o sea en los que iban corridos del siglo actual, «apenas se han construido 25 kilómetros de vía normal, en tres pequeños ramales sin importancia, reduciéndose todos nuestros esfuerzos a ejecutar 610 kilómetros de líneas secundarias de vía de un metro».

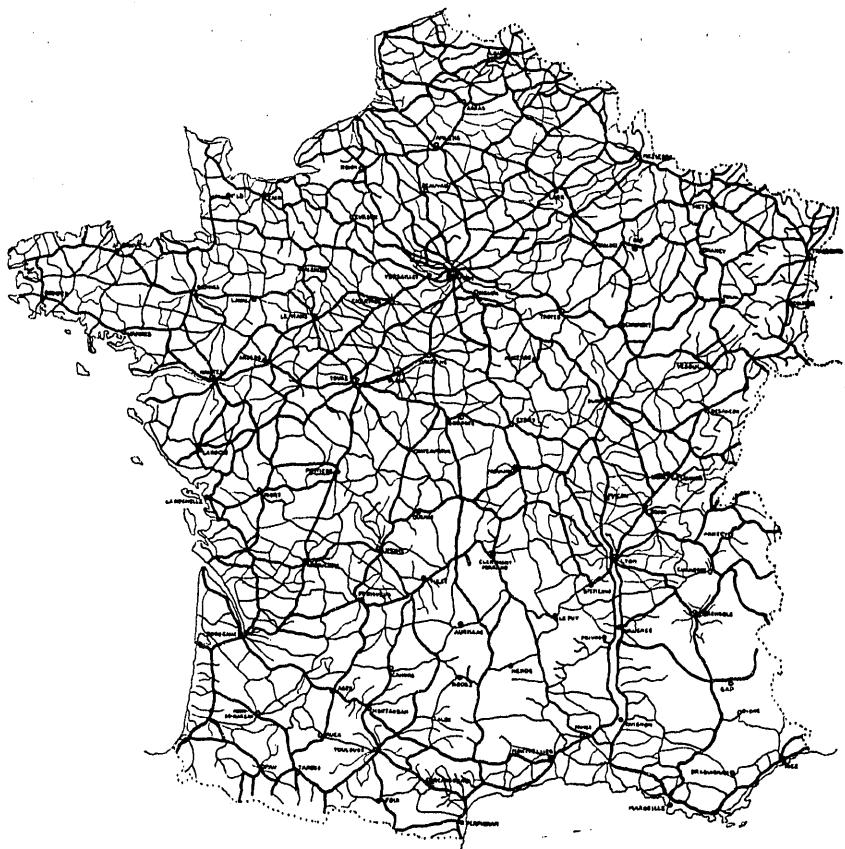
En cálidas palabras excita a cuantos concurren al Congreso de Ingeniería para que pidan a los Poderes públicos que cese la situación bochornosa de atraso en que se encuentra España en materia de ferrocarriles, cuando todas las demás naciones han comple-

¹ Véase los números de 1.º y 15 de abril, 1.º y 15 de mayo, páginas 137, 157, 209 y 259.

tado su obra de comunicaciones terrestres y se preocupan ya de las aéreas. Saca a relucir con tal motivo las palabras de Càmbó, de que «la solución del problema ferroviario es base y supuesto forzoso de la solución de todos los demás problemas de orden económico que tiene que resolver España», y nos dice Bellido que el Gobierno de entonces—era ministro de Fomento Ossorio y Gallardo—se disponía a presentar a las Cortes un *presupuesto extraordinario* en el que se incluía la construcción de una parte de los ferrocarriles por cuya falta languidece la nación.

Nada se pudo hacer, a pesar de tan buenos propósitos, en aquella época en que los Gobiernos se sucedían sin tiempo de que los ministros se enterasen de los problemas más urgentes que tenían que resolver; así que cuando tuvimos un Gobierno duradero—su legitimidad no nos toca discutir—y al frente del Ministerio de Fomento persona capacitada, adquirió el problema ferroviario, y en él la construcción de las líneas más indispensables para completar la red, toda la importancia que se le venía conce-

El resumen de las longitudes de las líneas incluidas en este plan es el siguiente:



Red ferroviaria francesa

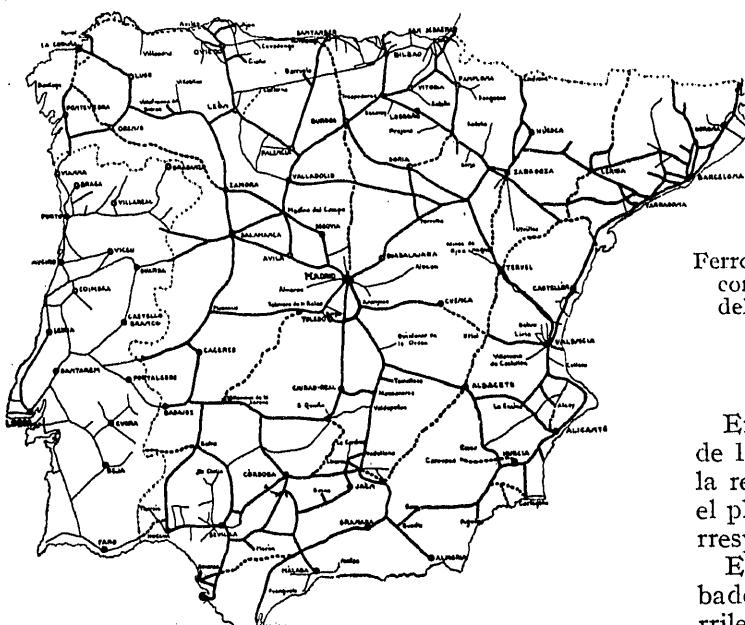
Ferrocarriles de servicio general	De interés nacional	3 176
	De interés regional	4 089
	De interés local	1 877
TOTAL		9 142

Ferrocarriles en construcción con fondos o subvención del Estado	Nacionales	1 374
	Regionales	333
TOTAL		1 707

En el número de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS de 1.º de abril de 1925, páginas 143 a 146, se publicó la relación completa de todas las líneas incluidas en el plan, con sus longitudes respectivas y el plano correspondiente.

Este anteproyecto, después de haber sido aprobado por el Pleno del Consejo Superior de Ferrocarriles, fué remitido, en 4 de marzo de 1925, al subsecretario de Fomento, el que inmediatamente dió una orden circular a los gobernadores civiles para que se abriese una información pública, señalando el plazo de dos meses para presentar observaciones, e invitando especialmente a concurrir a ella a los organismos oficiales.

El anteproyecto, con los resultados de la información, se remitió a examen del Estado Mayor Central del Ejército, el que con fecha 5 de noviembre de 1925 dictamina que debía darse la preferencia a la construcción de los treinta y un ferrocarriles que enumera por orden de mayor a menor importancia desde el punto de vista que al Ejército interesa.



Red ferroviaria española

diendo años atrás, sin excepción, por todo el mundo.

Organizado el Consejo Superior Ferroviario conforme al Estatuto de 1924, la Sección de Planes y Proyectos redactó un anteproyecto de plan general de ferrocarriles que correspondiese cumplidamente a las necesidades presentes y futuras del tráfico ferroviario de la nación.

Las líneas del plan se clasificaron en tres grupos: de interés nacional, regional y local.

En 17 de noviembre de 1925 se envía el expediente a informe del Consejo de Obras públicas, que no lo emite hasta el 10 de octubre de 1929. Entretanto se dicta, en 5 de marzo de 1926, el Real decreto-ley del Plan de urgencia, que, por lo tanto, lo tiene en cuenta en su informe el Consejo de Obras públicas.

Carece de objeto en estos momentos presentar la justificación detallada del plan completo de ferrocarriles. En cambio interesa mucho todo cuanto se diga del Plan de urgencia, cuya construcción se ha comenzado en gran parte.

De común acuerdo los Consejos de Ferrocarriles y de Obras públicas dicen en sus informes, al analizar las causas de nuestro atraso en el desarrollo de una red ferroviaria adecuada para servir o impulsar el progreso industrial y comercial de la nación, que la necesidad de una red más completa se ha hecho sentir con verdadera intensidad en los últimos años, y singularmente durante la guerra europea y después de ella.

Como se dice en la Memoria del Consejo Superior de Ferrocarriles, «quedó entonces de manifiesto de modo indudable que no sólo era insuficiente el sistema de comunicaciones ferroviarias, sino que la red en explotación era absolutamente incapaz de hacer frente, no sólo a cualquier anomalía, sino para atender holgadamente las necesidades normales del tráfico nacional, de lo cual hace que sea ineludible consecuencia la paralización de toda iniciativa que signifique aumento de producción y, por lo tanto, de tráfico».

«Por otra parte, la red actual no está bien establecida; no responde a la conveniencia de orientar los transportes en las direcciones más convenientes para el intercambio de productos a grandes distancias; impone recorridos inútiles y, por lo tanto, perjudiciales, por haberse exagerado el sistema radial.»

«Claro es que se aliviará la situación con mejorar y ampliar las líneas actuales, y es lo más urgente; pero es forzoso *completar la red construida*, atendiendo especialmente a corregir los defectos de que adolece»¹.

La división en líneas de interés nacional, regional y local establecida por el Consejo Superior de Ferrocarriles responde a conceptos básicos suficientemente definidos, y con arreglo a ellos se agrupan en el anteproyecto los ferrocarriles según su importancia y destino.

En el grupo de las nacionales se incluyen las líneas destinadas a servir corrientes de tráfico a larga distancia, líneas que interesan, claro está, especialmente, a las diversas regiones que atraviesan, pero que de modo fehaciente afectan en su conjunto a la economía nacional, circunstancia ésta que las define.

Las líneas regionales y locales tienen el interés parcial que su denominación indica.

Todos estos antecedentes y opiniones eran de dominio público y perfectamente conocidos por el conde de Guadalhorce, dada su capacidad y competencia, y como hombre de acción, se lanzó dictatorialmente a proponer el Plan de urgencia, sin nuevos asesoramientos. Pensó, sin duda, no sin algún fundamento, que no se ultima un plan de esta clase, por pequeño que sea y maduro que esté, si se hace intervenir a mucha gente; porque el choque de intereses lo impide,

y aunque los procedimientos democráticos sean en general los más seguros para el acierto, si bien no los más expeditos, hay momentos en que se deben aprovechar las circunstancias para hacer las cosas evidentemente buenas y útiles, como, por ejemplo, adoptar coactivamente medidas de higiene, imponer a la fuerza la instrucción general, etc. En este caso se encuentra el plan de ferrocarriles de urgente construcción del conde de Guadalhorce, compuesto de las líneas que en su inmensa mayoría—lo perfecto es difícil—son de las que indiscutiblemente deben construirse sin pérdida de tiempo. Casi todas ellas estaban incluidas en el anteproyecto del Consejo de Ferrocarriles entre las de interés nacional y también en la relación formada por el Estado Mayor Central.

Si a los ferrocarriles en construcción, que no son todos los incluidos en el Plan de urgencia, aunque sí la mayoría, se añaden los que con anterioridad estaba construyendo el Estado, la suma es de 3 900 kilómetros.

Los ferrocarriles actualmente en explotación suman unos 16 500 kilómetros, y si además se tienen en cuenta algunas líneas que construyen particulares o empresas sin intervención directa del Estado, puede estimarse que la longitud total de la red española llegaría a ser dentro de varios años de unos 22 000 kilómetros. Como la superficie de España con las Baleares es de 498 000 kilómetros cuadrados y contiene 22 millones de habitantes (44 por kilómetro cuadrado), resultaría que a cada kilómetro de ferrocarril le corresponden 23 kilómetros cuadrados y 1 000 habitantes.

Comparadas estas cifras con las de Francia, Alemania e Italia, resulta lo siguiente:

NACIONES	Superficie — Km ²	Número de habitantes Millones	Kilómetros de ferrocarril	Km ² por km	Número de habitantes por km de f. c.
Francia ..	551	41	45 000	12	90
Alemania.	499	63	74 000	5,5	85
Italia . .	310	40	22 000	14	190
España ..	498	22	22 000	23	1 000

Como se ve, la inferioridad de España es manifiesta, y si nos atenemos a los kilómetros actuales de líneas en explotación, los dos índices calculados se elevan a 30 y 1 370.

Antes de iniciarse el Plan de urgencia, construía el Estado algunos ferrocarriles muy costosos, tales como el de Lérida a Saint-Girons, por compromiso internacional con Francia, de 1904; el de vía estrecha Ferrol a Gijón, empezado en 1921, con un coste total que se acercará a los 150 millones de pesetas y unos 300 kilómetros de longitud, para completar la línea cantábrica, y el de Ontaneda a Calatayud, tan justamente discutido, por la forma en que el Directorio militar otorgó la concesión con un presupuesto de 348 550 203,97 pesetas, que Guadalhorce redujo a 271 869 159,37 pesetas, al modificar la concesión.

Señalemos brevemente la necesidad de las líneas del plan de urgente construcción.

La línea de Zamora a Orense establece una comunicación directa entre Madrid y la rica región gallega, que tiene en su costa puertos tan importantes como los de Vigo y Coruña para las relaciones comerciales con América, y el del Ferrol, de gran valor militar.

¹ Lo entrecerrillado está recogido en el informe unánime del Pleno del Consejo de Obras públicas fecha 10 de octubre de 1929, en el que se acepta el anteproyecto íntegro con varias adiciones.

Produce, además, un acortamiento de 160 kilómetros sobre la línea actual de León, y como el trazado será mucho más perfecto, la reducción del viaje en tiempo se acercará a cinco horas.

La línea de *Madrid a Burgos* responde a la necesidad de evitar el recorrido que supone el paso por Avila o Segovia y Valladolid, para ir de Madrid a la frontera francesa. Este trazado, explicable hace más de medio siglo, cuando los ferrocarriles, buscando tráfico, tenían que pasar por el mayor número de capitales de provincia, carece ya de razón de ser, porque la actual línea del Norte es la de mayor tráfico de España, y para que no se agote su potencia de transporte se electrifican los pasos de las divisorias. Salir de Madrid para ir al Norte y dirigirse a Avila, que está a 114 kilómetros al Este, o sea en dirección a Portugal, sin avanzar nada camino de la frontera de Francia, no es admisible. El directo a Burgos, aunque no sea el ideal de la comunicación más rápida con Francia, produce un acortamiento de cerca de 100 kilómetros, con excelente perfil y radios más amplios, que permitirán disminuir en 2,5 horas el tiempo de recorrido. Ya D. Pablo de Alzola, en 1898, decía que «es hora de acortar algunos largos rodeos, como el del ferrocarril del Norte al llevar los trenes por Valladolid»¹. No es, por lo tanto, una improvisación la construcción de esta línea. Que ponga trabas la Compañía del Norte, es natural; que les parezca mal a los defensores del interés general, resulta inexplicable.

La línea paralela al Mediterráneo de *Baeza a Lérida por Albacete* atraviesa una región desamparada de ferrocarriles y comunica Andalucía con Levante por varios ramales y con Francia por el ferrocarril transpirenaico de Lérida a Saint-Girons, sin pasar por Madrid. Evita uno de los inconvenientes generales de la red actual, al exagerar el sistema radial, que obliga a recorridos inútiles.

El ferrocarril de *Cuenca a Utiel* une dos ramales sueltos y completa casi el directo Madrid-Valencia, con tanta insistencia reclamado, pues acorta 90 kilómetros el recorrido de las líneas actuales; el de *Puertollano a Marmolejo* disminuye la distancia a Andalucía en 45 kilómetros; el de *Talavera a Villanueva de la Serena* divide en dos la enorme malla que existe en las provincias de Toledo, Ciudad Real y Extremadura y acorta la distancia de Madrid a Badajoz y, por lo tanto, a Lisboa en 70 kilómetros; el de *Soria a Castejón* disminuye la distancia de Madrid a Pamplona en 82 kilómetros, y su interés aumentará si se hace la línea de los *Alduides* para internarse en Francia; el de *Jerez a Almargen* atraviesa una rica zona y acorta en unos 50 kilómetros la comunicación entre las bases navales de La Carraca y Cartagena; el de *Toledo a Bargas* pone a la imperial ciudad en comunicación con la línea general de Madrid a Portugal por Valencia de Alcántara; los de *Huelva a Ayamonte* y *Plasencia a la frontera portuguesa* (no comenzado) enlazan nuestra red ferroviaria con la de la nación vecina, etc.

Tales son, a grandes rasgos, la historia y las necesidades que van a satisfacer las líneas férreas que se han puesto en construcción por la iniciativa del conde

de Guadalhorce; que no son, como algunos pretenden, una improvisación de su fantasía meridional, ni menos «piedra de escándalo», tal como con insana pasión se ha dicho. Todas ellas han sido reiteradamente solicitadas por la opinión pública; muchas tenían ya proyectos total o parcialmente estudiados, y alguna de las más combatidas había intentado reiteradamente construirlas la industria privada. Los Consejos de Obras públicas, el Superior de Ferrocarriles y el Estado Mayor Central, o sea las Corporaciones técnicas capacitadas para conocer el asunto, opinan de común acuerdo, a la vista de una amplia información pública, que todas las líneas indicadas deben preferentemente construirse, y en términos generales informan que es forzoso completar la red actual.

Anteriormente a estos sabios consejos, se viene diciendo por Congresos técnicos, Asambleas especializadas y por cuantos Gobiernos han tenido tiempo y reposo para pensar en obras de reconstrucción nacional, que es urgente completar la red de comunicaciones ferroviarias, atrasada en cerca de medio siglo respecto a las de las demás naciones civilizadas.

La REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, recogiendo en su número de 1.^º de junio de 1924 las inspiraciones de la Asociación de Ingenieros de Caminos, se permitió aconsejar al Gobierno lo que debía realizar con urgencia en materia de Obras públicas, y al hablar de las comunicaciones ferroviarias decía:

«La insuficiencia de nuestros ferrocarriles ha pasado ya a la categoría de lugar común, y aunque ello sea tema fácil para que desborde la fantasía popular, entregada a rápidos y sugestivos paseos sobre el mapa, todas las autoridades competentes reconocen que casi hay que duplicar la longitud de nuestra red para que nuestro sistema de comunicaciones pueda considerarse como medianamente aceptable y nuestro territorio se encuentre en condiciones de posible explotación. Y todo esto sin contar los perfeccionamientos que exigen los ferrocarriles existentes.»

Y si esto es así, ¿cómo decir que la construcción de unos 3 000 kilómetros de ferrocarriles, o sea la quinta parte de lo que se considera como medianamente aceptable para completar la red es un acto de mega lomanía?

Sólo en momentos en que la pasión se desborda por motivos políticos puede hacerse semejante afirmación. Esperemos a que la calma se restablezca para que surjan, lozanas, las ideas permanentes, entre las que colocamos en primer término las de libertad, igualdad y fraternidad, por cuyo triunfo tanto ha luchado y seguirá luchando la Humanidad. Pero si en tanto se implantan en nuestro suelo, comprobamos que en un período de eclipse de esos ideales hubido quien, con su talento, competencia y tesón, ha puesto los medios para que los campos se rieguen, las energías naturales se aprovechen, las carreteras se hagan transitables, se abran nuevas vías de comunicación, se encauzen los ríos, se repueblen los montes, se desequen las marismas y terrenos pantanosos, se mejoren los puertos, se alumbrén las costas, etc., alegrémonos, quienquiera que haga el milagro de mejorar el cuadro geográfico de la nación, incorporándolo rápidamente a la plenitud de valoración que le corresponde dentro de la vida económica contemporánea.

Vicente MACHIMBARRENA

¹ *Las Obras públicas de España. Estudio histórico por D. Pablo de Alzola*, página 570, Biblioteca de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.