

# RECUERDOS PINTORESCOS DE MI VIDA PROFESIONAL

POR VICENTE MACHIMBARRENA, INGENIERO DE CAMINOS

## V

### El ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa.

SU OBJETO Y CARACTERÍSTICAS. — CONSIDERACIONES SOBRE EL ANCHO DE VÍA. — INTERÉS INTERNACIONAL DEL DIRECTO

El año 1919 fuí nombrado, por el Gobierno, presidente de la Comisión de estudios del ferrocarril directo de Madrid a la frontera francesa, del que existía un anteproyecto aprobado con prescripciones minuciosas y concretas del Consejo de Obras Públicas, a las que debía ajustarse la redacción del proyecto definitivo.

Tenía este proyecto de ferrocarril, cuya iniciativa se sabía que era de S. M. el Rey Alfonso XIII, características tan especiales que dieron motivo a controversias apasionadas, en las que al fin intervine.

Me dieron amplias facultades para la elección del personal técnico, y designé, con gran acierto, Ingeniero Jefe de los trabajos al reputado Ingeniero de Caminos Francisco Ruiz López, que había desempeñado el mismo cargo en los estudios del anteproyecto. Para ponerse al frente de las brigadas de campo y realizar después los trabajos de gabinete fueron designados Ingenieros jóvenes, recién salidos de la Escuela, a los que conocía por mi cargo de profesor.

El estudio del ferrocarril directo tenía por objeto fundamental acortar la distancia que separa por vía férrea a la capital de España del resto de Europa. La actual línea, llamada del Norte, no avanza en esta dirección cardinal nada en el recorrido de los 120 kilómetros que hay de Madrid a Ávila. Parece, al salir, que va a Portugal más que a Francia, pues camina hacia el Este en dicho trayecto, casi paralela al Pirineo, para luego dirigirse francamente a Irún, pasando por Valladolid, Burgos, Vitoria y San Sebastián.

El ferrocarril directo estudiado salía de la estación de Madrid, que se situó en las Ventas; pasaba cerca de Guadalajara, cruzaba el Guadarrama en el puerto de Paredes (1125 m.), descendía al Duero en Almazán, atravesaba la cordillera Ibérica por el puerto del Madero (1079 m.), en las inmediaciones de Agreda, salvaba el Ebro en Alfaro, subía a Pamplona y cruzaba el Pirineo por el puerto de Urtiaga (912 m.), en los Alduides.

Este trazado, en contraste con la línea del Norte, que se propuso pasar por el mayor número posible de capitales de provincia, dejaba a un lado éstas, excepto Pamplona, al atravesar las provincias de Guadalajara, Soria, Logroño y Navarra. No fué mía la culpa, pues así lo imponía el informe del Consejo de Obras Públicas, en su afán de reducir a un mínimo, en la complicada orografía española, la distancia entre los dos extremos de la línea: Madrid y la frontera francesa.

Para evitar el clamoreo que esto iba a producir, propuse, y el Ministro de Fomento aceptó, que estudiáramos la variante con el cruce de la cordillera Ibérica por el puerto de Figueras, para pasar por Logroño, y también el directo de Madrid a Burgos, que calmó la angustia de la Cámara burgalesa de iniciativas ferroviarias, que no se conformaba con que este ferrocarril directo dejase de pasar por Burgos. De todos nuestros trabajos, a los que se dió carpetazo en el Ministerio, el único que ha prosperado es el del directo Madrid-Burgos, cuya construcción se activa actualmente, después de un período de paralización, y cuando se termine, los trenes del Norte seguirán sensiblemente el trayecto de la carretera general de Madrid a Francia por Irún, para acortar en más de 100 kilómetros el recorrido de Madrid a la frontera francesa.

Otra característica notable de este atrevido ferrocarril, muy discutida, fué que adoptaba el ancho de vía general europeo. Sólo Rusia y la Península Ibérica tienen ancho mayor en sus principales ferrocarriles, error inicial indudable que viene gravitando perniciosalemente en nuestro problema ferroviario.

\* \* \*

Las Compañías de ferrocarriles, que vieron en esta nueva línea una seria competencia, arremetieron, para desacreditarla, contra ésta extraordinaria característica, que entrañaba la posibilidad de transformar toda la red española al ancho europeo y hasta la conveniencia de ensanchar algunas líneas de un metro, para con-

vertirlas, por ser de interés general, a dicho ancho, pues una de las malas consecuencias que ha tenido la adopción de una vía tan ancha en país tan quebrado como el nuestro es el desarrollo que han adquirido los ferrocarriles mal llamados económicos, pues a la larga resultan antieconómicos. Al proyectarse la línea de Bilbao a San Sebastián, discutieron los Ingenieros de Caminos Pablo de Alzola y Adolfo de Ibarreta el ancho de vía. El primero sostenía que debía ser de 1,674 (seis pies castellanos); el segundo, de un metro, y, desgraciadamente, prevaleció este último criterio. Si el ancho de los ferrocarriles de interés general hubiera sido el europeo, de 1,435, era más posible que se adoptase éste y, como consecuencia, lo mismo en la ya extensa red de la costa cantábrica.

En la memoria-informe que redacté del proyecto del ferrocarril directo no tenía necesidad de justificar el ancho europeo, que nos fué impuesto por el Gobierno; pero me pareció interesante escribir una extensa nota, que la uní como anexo a mi informe, acerca de la cuestión batallona del ancho de vía de los ferrocarriles españoles, que el año 1929 me sirvió para redactar ocho artículos que aparecieron en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS.

En dicha nota, después de hacer una reseña histórica de la elección del ancho de la red ferroviaria española, daba cuenta de las memorias que aparecieron el año 1913 tratando esta cuestión. La del general Echagüe defendía la conveniencia de transformar toda la red española al ancho europeo, operación que, fundándose en otras análogas hechas en países extranjeros, creía que se podía hacer rápidamente y con un coste de 211 millones de pesetas. Casi simultáneamente a la anterior apareció otra memoria más extensa, publicada por la Compañía de M. Z. A., que fué atribuida a D. Eduardo Maristany, prestigioso director de dicha Compañía, en la que se decía que la transformación, para que fuese lo más económica posible, debía hacerse con lentitud, y aun así su coste no bajaría de mil millones de pesetas.

Las demás opiniones emitidas giraban alrededor de aquellas dos, y como ya no tienen más que un interés puramente histórico, prescindo de discutir el problema como lo hacía en mi nota.

Fué un error grave inicial éste del ancho de vía nuestro, que ya no tiene remedio; pero sigue siendo interesante el discurrir acerca de la conveniencia de que España, por su favorable situación geográfica, se preocupe de que no se desvíe la comunicación natural más rápida de la Europa central con la América del Sur, aprovechando el continente africano, para redu-

cir a un mínimo la travesía por mar, limitada al paso del Estrecho de Gibraltar y al del Atlántico desde Dakar, en el Senegal, hasta Pernambuco, en el Brasil.

Este fué el gran interés nacional que se invocó al estudiar el ferrocarril directo de la frontera francesa a Madrid y de su prolongación hasta Algeciras; pero la pusieron en duda intereses privativos de empresas y comarcas. En cambio, el monarca español, verdadero iniciador y propulsor de la idea de este ferrocarril, por lo que fué objeto de injustas y apasionadas censuras, tuvo una visión elevada del problema ferroviario nacional.

Sobre esto, dije entonces lo siguiente:

"Los detractores de la línea directa sostienen que es una imposición depresiva de Francia, única interesada en recorrer cómoda y rápidamente nuestro país para ir a Marruecos, estableciendo a costa de España una servidumbre de paso, frase que, por el solo hecho de serlo, y más porque veja la dignidad nacional, halló eco entre la gente propicia a fomentar recelos internacionales.

"¡Extraña servidumbre la de un ferrocarril que atraviesa la nación de Norte a Sur en una longitud de unos 1 000 kilómetros, fecundando con su paso la nación entera!

"Carece de realidad semejante suposición. Es evidente que a Francia le interesaba este ferrocarril directo, por su trascendencia intercontinental y estar dicha nación en el corazón de Europa; pero que esta ruta mundial, pase o no por España, nos interesa mucho más a nosotros que a Francia, y hasta en esta nación hay quienes pretenden desviarla de su dirección geográfica, y, por lo tanto, natural, hacia otra más nacional desde el punto de vista exclusivamente francés.

"No hay que olvidar que Francia es una nación mediterránea, tanto como metrópoli, por sus grandes colonias del Norte de África, y como tal, hay en dicha nación quienes sostienen que la comunicación intercontinental debe establecerse por Francia hasta un puerto tal como Marsella, para cruzar el Mediterráneo hasta el puerto de Argelia, que fuese el origen de la vía terrestre africana, que terminase en Dakar.

"Si llegara a abrirse así este cauce de tráfico mundial, el interés de Francia no sufriría el menor quebranto, sino más bien resultaría beneficiado, y, en cambio, España quedaría separada de tan fecunda corriente de comunicación. Conviene a nuestra nación abandonar la política de aislamiento, que tanto nos ha perjudicado. Si en vez de ser un punto apartado de la corriente civilizadora pasa a ser un centro de acti-

vidad y, por tanto, de vida fecunda, sólo beneficios reportaría, en diversa escala, a todas las regiones."

\* \* \*

No pierden actualidad las ideas generales contenidas en lo que antecede y dije hace más de veinte años. Por el contrario, la guerra presente, que afecta a las cinco partes del mundo, nos hace ver lo circunstancial y lo permanente de los destinos de los pueblos y las naciones. Lo accidental, como es, por ejemplo, la presencia de Norteamérica en el Mediterráneo, debe desaparecer, por grandes que sean su fuerza y su ambición, lo mismo que la escasa intervención que las naciones fuertes concedieron a España en el protectorado de Marruecos. Lo indestructible por los hombres es la Geografía, y ésta nos dice que el Estrecho de Gibraltar es más estrecho que muchos de los ríos pertenecientes a una misma nación, por lo cual España y el Norte de África han vivido en continua comunicación y trasiego de gentes desde el tiempo de los primitivos iberos, que vinieron a la península que se llamó Ibérica, seguramente de África, pasando el Estrecho con más facilidad que ahora, que ya es mucha, pues son idénticas las formaciones geológicas de las orillas de ambos continentes, lo que indica que en tiempos muy remotos pudieron estar unidos o separados por sólo un arrecife. Según esto, Marruecos, por los menos en el Norte de África, debe ser una expansión natural de España.

No quita trascendencia a la situación geográfica de España el progreso de la navegación, lo mismo marítima que aérea, pues siempre la tierra firme será para el hombre su más seguro sostén, y al caminar por el mundo tratará de reducir a un mínimo los trayectos por agua y aire. De ahí la importancia de Ceuta y Dakar en el continente africano, y que hasta se haya pensado en la construcción de un túnel utópico bajo el estrecho de Gibraltar.

Mientras España ha sido una nación terminal en el mundo europeo, por el gran desnivel que existía entre la civilización de Occidente y la del Oriente africano, podía no preocuparse mucho de las comunica-

ciones directas ferroviarias en la península; pero África — el continente del porvenir — no habría de contentarse para siempre con la inferioridad que resulta de estar casi al margen del progreso europeo. Cuando esto ocurra, España será nación de tránsito intenso entre ambos continentes y le interesará que se la recorra rápidamente, acortando distancias y aumentando velocidades.

Sin volver a pensar en el ancho de la vía, el trayecto de Madrid a Francia será casi directo con la línea de Madrid a Burgos, sobre todo si se electrifica en todo o en parte; y conviene hacer algo análogo en el trayecto Madrid a Algeciras, del que otra comisión, presidida por el distinguido Ingeniero González Echarte, estudió un anteproyecto, que podrá servir para hacer algún acortamiento que haga más directo este recorrido.

En reciente conferencia dada en Tetuán por mi compañero y discípulo Pastor Pacheco, hizo muy atinadas consideraciones sobre este interesante tema.

También España, por su situación privilegiada como punta avanzada de Europa, será estación obligada en la ruta aérea sobre el Atlántico, y por el mar, ¿no partieron de ella las carabelas con que Colón descubrió el Nuevo Mundo? ¿No fueron aviadores españoles — Franco, Ruiz de Alda y Rada — los primeros que, con gesto juvenil y sonriente, llenos de serena arrogancia, cruzaron el Atlántico, llevando en su avión un saludo optimista de la España europea a la España de allende los mares? Y esta heroica hazaña coincidió con la demostración que hizo nuestro malogrado compañero Cierva, ante los más eminentes representantes de la aeronáutica europea, de la espléndida madurez de su autogiro, famoso descubrimiento que, por ser instrumento de paz, parece dormido en el sueño eterno de su inventor, pero que tornará a revivir en cuanto cese el fragor de la lucha, ya que Cierva logró volar con la máxima seguridad y aterrizar en un palmo de terreno.

Y ahora, que si el mundo logra salvarse ha de ser con las ideas que hicieron grande a España, confiemos en el porvenir de nuestra amada Patria.