

REVISTA
DE
OBRAS PÚBLICAS
EDICIÓN INDUSTRIAL

Año 1907. 28 Febrero. Núm. 1640.

FERROCARRILES BURGALÉSES

LINEA SEGOVIA—ARANDA—BURGOS

I

En diversas ocasiones se ha tratado de este asunto importantísimo, de interés verdaderamente capital para Burgos y su provincia; habiéndose formado, con tal motivo, una masa considerable de opinión, favorable á la preferente ejecución de las siguientes líneas, todas, como es lógico, afluentes á la capital:

- Burgos á Aranda de Duero, por Lerma.
- Burgos á Berceo, por Poza, Oña, Villarcayo y Medina de Pomar, y con bifurcación hacia Bilbao y Santander.
- Burgos á Logroño, por Belorado.
- Burgos á Soria (con trazado indeterminado aún, hasta que se hagan los primeros estudios).

Burgos á Osorno por cerca de Castrogeriz y Melgar de Fernamental.

De estas cinco líneas, las cuatro últimas revisten desde luego el carácter de secundarias, con vía estrecha y coste que no exceda de 80.000 pesetas el kilómetro. Mediante esta última condición, fácil de obtener, á nuestro juicio, su construcción podrá realizarse sin grandes dificultades si, como todo lo hace creer, se lleva adelante el nuevo proyecto de ley, ya formulado, para favorecer la ejecución de esa clase de vías, y en el cual se aumentan considerablemente los beneficios que la vigente ley otorga. De todo ello nos ocuparemos en ocasión oportuna.

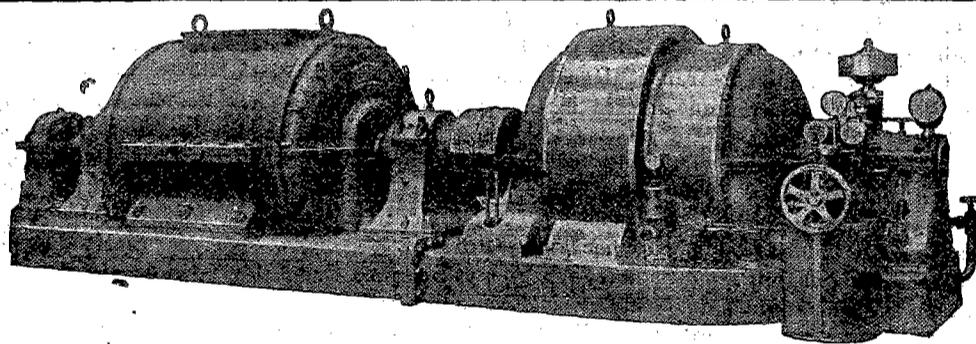
También la línea de Burgos á Aranda se pensó en un principio que no podría construirse sino con ese mismo carácter de vía estrecha y económica; aprovechando en todo lo posible la carretera existente, y procurando á toda costa que el presupuesto no excediera de 80.000 pesetas por kilómetro. Datos estadísticos, referentes principalmente á la exportación de vinos de la Ribera, unidos á los consignados en los antiguos portazgos de la carretera, hicieron ver las grandes probabilidades de que la explotación fuese remuneradora para el capital invertido. Pero apenas se había llegado con los trabajos á la mitad del trayecto, se hizo público que la Diputación provincial, dando á la construcción de esa línea la importancia que realmente merece, había contratado con el Ingeniero D. Miguel Muruve la formación de un proyecto de ferrocarril de vía ancha entre

Burgos y Aranda. Este hecho, tras del cual era de esperar viniera, más ó menos pronto, la realización de la obra, hacía completamente inútil el pensamiento de la línea de vía estrecha, á la cual se renunció desde luego.

Ultimado por el Sr. Muruve el proyecto de vía normal y entregado á la Diputación, ésta, persiguiendo, como era lógico, su fin de que el ferrocarril se construyera, celebró en Diciembre de 1891 un nuevo contrato con el Sr. Muruve, cediéndole la propiedad del proyecto á condición de que las obras se emprendieran en el plazo de dos años y se terminaran en el de cinco. Si llegaba á transcurrir cualquiera de estos dos plazos sin darse cumplimiento á lo convenido, la Diputación quedaría en libertad de otorgar una prórroga ó declarar caducado el convenio, y haciendo uso de esta facultad, transcurridos que fueron con exceso los dos años señalados para dar principio á las obras, sin que se advirtiese indicio alguno de que se abrigara tal propósito, acordó en 1894 declarar nulo el contrato, recabando, como era justo, la propiedad del proyecto. Circunstancias extrañas é imprevistas han hecho, hasta ahora, infructuosas las gestiones realizadas con tal fin por la Diputación, ó á su nombre; algunas de ellas en fecha muy reciente. Pero la razón y el derecho son tan claros, que en el momento en que, renunciando á vías amigas y conciliadoras, se apele, por sensible que sea, á las que la ley autoriza para tales casos, la devolución de tan importante documento será un hecho ineludible.

Turbina de Vapor Oerlikon

Turbo-generadores para corriente continua, alterna ó polifásica



Instalaciones eléctricas de todas clases y potencias

Sociedad Española Oerlikon

Príncipe 30

Madrid

Bueltas 11

II

Nos hemos hecho cargo de este incidente, en primer lugar, para hacer ver el interés especialísimo que ha inspirado este ferrocarril desde hace ya un cuarto de siglo, cuando la Diputación provincial se creyó en el caso de consagrar una suma importante (35.000 pesetas) á la formación del proyecto; y, además, porque ese proyecto, aprobado de Real orden, y tenido en cuenta para el otorgamiento de la correspondiente subvención, ha de ser en todo lo esencial, y á lo sumo, con ligeras variantes, base de la construcción de la línea.

En tanto, sin embargo, que llega á recordarse, creemos que no debe perderse el tiempo; y que con los datos ya conocidos de longitud, presupuesto y condiciones principales de explotación, se deben acometer, desde luego, todas las gestiones y trabajos necesarios para hacer práctica la empresa, y llegar en el plazo más breve posible á su realización.

Tal vez pueda surgir para muchos la duda de si será, acaso, más práctica, por lo posible y fácil, la ejecución de la línea entre Aranda y Burgos, con vía estrecha y carácter secundario. Los datos adquiridos y trabajos realizados al intentar la formación de tal proyecto, bastan para admitir fundadamente que la longitud sería de 90 kilómetros y el presupuesto de unos 7 millones de pesetas. En el proyecto de vía ancha, la longitud es de 98 kilómetros 85 metros, con un presupuesto de 15.457.933 pesetas; si bien teniendo en cuenta la subvención de 25 por 100 que ha de abonar el Estado, y que asciende á 3.864.463 pesetas, quedará reducido á pesetas 11.593.450 el capital que realmente habrá de invertir en la construcción la empresa que la tome á su cargo.

En realidad, una diferencia de cuatro millones y medio de pesetas, tratándose de la obra de que nos ocupamos, es de bastante consideración para que, si hubiera de limitarse la línea á la unión de Aranda con Burgos, no vaciláramos en reconocer como preferible la vía estrecha, suficiente, sin duda alguna, para la fácil y económica exportación de los vinos de la Ribera, para el necesario enlace de aquella importante región con la capital de la provincia, de la que hoy se halla comercialmente aislada, y para otros fines de no menor utilidad.

Pero hay un hecho en el caso presente de tan capital interés, de trascendencia tal, que no puede menos de sobreponerse á todo otro orden de consideraciones y decidir resueltamente la cuestión en favor de la vía ancha.

Este hecho es el enlace, que las circunstancias forzosamente imponen, de la sección de Aranda á Burgos con la de Segovia á Aranda; constituyendo, entre ambas, una línea de 199 kilómetros que, incorporada á la general de Madrid á Irún, proporcionará éste respecto á su actual recorrido, un acortamiento de 70 kilómetros.

Ventaja de tal cuantía, en una línea que, por su carácter internacional y su gran circulación, es la primera de España, y cuyos beneficios en tiempo y dinero habrían de extenderse á Burgos y á todos los pueblos y regiones situadas más allá, en España y en el

extranjero, asegurarían á la línea, desde el primer momento de la explotación, movimiento y tráfico importantísimos, y rendimientos cuantiosos, que harían altamente lucrativo el capital empleado en la construcción. Por eso no acertamos á explicarnos que hayan transcurrido tantos años sin llevar adelante obra de tan especialísimas condiciones, más que por una de estas dos causas: ó que las circunstancias que en ella concurren son desconocidas para los capitalistas y entidades que á esas empresas se dedican, ó que, por hallarse la línea dentro de la zona de acción é influencia de la poderosa Compañía del Norte, se supone que sólo á ésta corresponde decidir sobre la conveniencia y oportunidad de la construcción.

En nuestro vivo deseo de contribuir, hasta donde nuestros medios alcancen, á la realización de una obra de tanta utilidad para nuestra provincia, va á aquilatar y poner de relieve los beneficios que, con seguridad, ó grandísima probabilidad, al menos, habrían de resultar para la empresa constructora.

III

Hemos indicado ya que el coste de la sección de Aranda á Burgos, descontada la subvención del Estado, será de 11.593.450 pesetas. Entre Segovia y Aranda, la longitud, según el proyecto, también aprobado por la Superioridad, será de 106 kilómetros, 100 metros; y el presupuesto, deducida igualmente la subvención, de 17.505.475 pesetas. Total longitud, entre Segovia y Burgos, 199 kilómetros, 185 metros; y total coste, sin la subvención, 29.098.925 pesetas, ó sean, pesetas 146.089 por kilómetro, como término medio para toda la línea. Este será el coste efectivo de la obra para la empresa que tome á su cargo la ejecución; sin que sean de temer aumentos sensibles, pues los presupuestos han sido hechos con holgura. Veamos ahora los ingresos; y, á fin de calcularlos con la mayor exactitud y sobre bases firmes y seguras, hemos de ocuparnos antes de un punto de singular interés, y al que más arriba hemos hecho ligera alusión. Ese punto puede formularse en los términos siguiente.

Si el ferrocarril de Segovia á Burgos, por Aranda, llega á construirse por una empresa que no sea la Compañía del Norte, ¿podrá esto constituir un obstáculo para que el movimiento y tráfico internacional, además del referente á Burgos, Vitoria, San Sebastián y demás pueblos del Norte, se dirija preferentemente por la nueva línea?

Es indudable que, de no ser la Compañía del Norte la constructora y explotadora de esa nueva línea de rectificación y acortamiento, ha de ver en ella una competidora temible, y ha de apelar á toda clase de recursos lícitos para defender sus legítimos intereses. Pero los beneficios que el público ha de encontrar en la nueva dirección que se le abra son tan grandes y notorios, que ni rebajas ó combinaciones especiales de tarifas, ni mejoras y facilidades en el servicio, ni ningún otro medio de esta índole, únicos á que cabría apelar (y que, por otra parte, estarían igualmente al alcance de la empresa competidora), podrían sobreponerse á ellos.

En efecto, el recorrido, por la línea del Norte, entre Madrid y Burgos, es, en la ac-

tualidad, de 370 kilómetros. El jalón indicador núm. 370 se encuentra situado á la salida de la estación de Burgos. La distancia entre Madrid y Segovia por la línea hoy existente, es de 100 kilómetros y algunos metros; y como la de Segovia á Burgos por Aranda medirá, según hemos visto, 199 kilómetros 185 metros, resultará para recorrido total, por la nueva dirección, entre Madrid y Burgos, algo menos de 300 kilómetros, y una diferencia real y efectiva de 70 kilómetros en favor de la nueva línea.

Esta supresión de 70 kilómetros en el recorrido representa para los viajeros una economía de 4 á 9 pesetas, según la clase, y una disminución en el tiempo empleado en el viaje, de hora y media en los rápidos y expresos, dos horas, ó algo más, en los correos, y dos horas y media en los mixtos. Y para las mercancías, veinticuatro horas de economía en el tiempo, y cerca de un 20 por 100 en el coste.

¿Y mediando ventajas tan considerables, podrá nadie suponer que el movimiento y tráfico habrían de dirigirse por la línea más larga y más cara, con preferencia á la más corta y económica? Sería verdaderamente absurdo; y tanto más, cuanto que aun dado el caso extremo (á nuestro juicio inadmisibles), de que la Compañía del Norte rebajara de sus tarifas el importe de los 70 kilómetros de su mayor recorrido, y que la empresa rival no creyera oportuno hacer rebaja análoga en su línea, siempre quedaría en favor de la última un elemento de importancia capital, bastante por sí sólo para asegurar la supremacía, y es la economía en el tiempo.

Esta importantísima ventaja es segura é inatacable. En los 199 kilómetros de nueva construcción entre Segovia y Burgos, las pendientes no excederán de 17 milésimas, tipo inferior al de algunas de la subida al Guadarrama. Por otra parte, ningún túnel, ningún accidente excepcional habrá en la nueva línea que se oponga á que por ella circulen los trenes con la velocidad máxima adoptada para la línea principal del Norte. El tiempo empleado en el recorrido será, pues, proporcional, en el caso más desfavorable, al que se invierte hoy en la línea de Madrid á Irún, haciéndose, por lo tanto, reales y efectivas las ventajas que más arriba se han enumerado; ventajas importantísimas, dadas las necesidades y hábitos de la vida moderna; y que, aparte de los beneficios que al público han de reportar por el menor tiempo perdido en los viajes, la mayor prontitud en el recibo de la correspondencia, y por otra multitud de conceptos, en el caso actual aún hay consideraciones que dan mayor valor á esa economía de tiempo. Se trata, en efecto, de una vía por la que han de circular casi todos los viajeros que se dirijan á la Europa continental, ó regresen de ella, lo cual hace precisos empalmes oportunos y rápidos en la frontera, con las líneas del Mediodía de Francia. Y, como tanto en esta Nación como en España, se ha llegado ya á cuadros de marcha de trenes casi intangibles, y susceptibles de muy ligeros cambios, hasta el punto de haberse discutido en ocasiones un minuto de parada en Briviesca, porque podía dificultar los empalmes, fácilmente se comprende cuán favorablemente habrá de influir en esos enlaces

y combinaciones una disminución de hora y media á tres horas en el tiempo hoy asignado al recorrido de la línea por los trenes de viajeros.

Todavía, extremando recelos y temores, pudiera por alguien suponerse que la Compañía del Norte, en cuya red ha de tener origen y término la nueva vía, podría considerar á ésta como prisionera de guerra, y en sus cuadros de servicios y en sus horarios de trenes, establecer condiciones encaminadas á entorpecer su explotación. No creemos que tal cosa llegue nunca á ocurrir. Puede razonablemente admitirse que la expresada Compañía acudirá á toda clase de medios correctos y licitos para defender sus intereses, pero no apelará, porque no lo ha hecho nunca, y no hay derecho, por lo tanto, para suponerlo, á recursos de otra índole, con el fin de causar perturbaciones y quebrantos injustificados á otra empresa, cuyos intereses y derechos serían tan legítimos como los suyos. En todo caso, sobre las conveniencias é intereses de las Empresas estaría siempre el Gobierno, representante y amparador del interés general; y al Gobierno correspondería la última palabra en punto á enlaces, transbordos, horarios de trenes y demás elementos del servicio, en forma tal, que quedara perfectamente garantido el disfrute de los grandes beneficios que el público en general habrá de encontrar en la nueva vía.

Puede tenerse, pues, confianza absoluta en que, desde el momento en que exista entre Madrid y Burgos una vía continua, de ancho normal, y satisfactorias condiciones técnicas, con longitud total de 300 kilómetros, á nadie podrá obligarse por medios más ó menos directos á recorrer, para salvar el mismo espacio, un trayecto de 370; y que, por lo tanto, el importantísimo movimiento, creciente de año en año, que tiene lugar entre Madrid y Burgos, el Norte de España y el extranjero, habrá de efectuarse por la nueva línea, proporcionando á ésta rendimientos de extraordinaria cuantía, rendimientos que creemos ya llegado el caso de evaluar con toda la exactitud posible.

IV

Según las últimas Memorias publicadas por la Compañía del Norte, el ingreso por kilómetro en su línea principal, ha sido, en números redondos, de 44.000 pesetas; ascendiendo á 19.000 los gastos de explotación, y resultando, por lo tanto, un líquido de 25.000 pesetas por kilómetro; cifra realmente elevada para un ferrocarril español, y que sólo puede verse igualada ó superada en alguna línea de muy corta extensión de los ferrocarriles vascos ó de la red catalana.

Claro es que una parte de esos productos corresponderán al tráfico que llega solamente á Venta de Baños, dirigiéndose desde allí á Santander, Asturias y Galicia, y también al tráfico local perteneciente á las estaciones comprendidas entre Villalba y Burgos, por Ávila y Valladolid. Pero por mucha importancia que se conceda á los productos obtenidos por esos dos conceptos, y algún otro análogo de menor cuantía, no podrá llegarse á la mitad del total, bastando examinar el número y calidad de los trenes que circulan por cada región, para convencerse de que la

mayor parte del ingreso corresponde al movimiento entre Madrid y Burgos y más allá de Burgos.

Prescindamos, sin embargo, de todos estos indicios y admitamos que el ingreso en cuestión, sea, tan sólo, la mitad del que hoy se obtiene como término medio en la línea general. Tendremos para la nueva línea un rendimiento líquido de 12.500 pesetas por kilómetro, ó sea, un 85 por 100 del capital empleado en la construcción, y que, como más arriba consta, ascenderá, por kilómetro, á 146.000 pesetas.

No hemos tomado en cuenta, en los anteriores cálculos el tráfico, que podemos llamar local de la nueva línea, tráfico seguramente de importancia, dada la población y riqueza agrícola del país que ha de cruzarse. Por muy modestamente que se aprecien esos nuevos ingresos, comparándolos con los obtenidos en ferrocarriles de análogas condiciones, no cabe estimarlos en menos de un 2 por 100, que deberá agregarse al rendimiento anterior.

V

Aunque en todas las consideraciones y cálculos expuestos hemos procurado quedarnos siempre por bajo de la realidad, resulta, sin embargo, de ellos con toda evidencia que la construcción del ferrocarril de Segovia á Burgos por Aranda ha de constituir un negocio extraordinariamente lucrativo para los capitales que á él se dediquen. Y esto es lo que, á nuestro juicio, conviene hacer público, y ponerlo bien de relieve, y hacerlo llegar á conocimiento de las Empresas constructoras en España y fuera de España; desvaneciendo, al propio tiempo el infundado temor de que la Compañía del Norte pueda dificultar la ejecución y explotación de una obra que, al amparo de las leyes podrá llevarse á cabo, y en su día explotarse sin oposición ni perturbaciones de ningún género.

Y para estas iniciativas, esta propaganda y estas gestiones, ninguna entidad más indicada y con mayor autoridad que la Diputación provincial, que desde hace tantos años viene persiguiendo la realización de ese ferrocarril, como una aspiración generalmente sentida, y de incalculables beneficios para la provincia entera.

El crédito y renombre de que justamente goza en toda España nuestra Diputación, y que con orgullo hemos oído reconocer y proclamar en centros ministeriales y en asambleas públicas, ha de prestar extraordinario valor á sus gestiones.

Entre éstas, la primera y principal, fácilmente se comprende, por cuanto dejamos expuesto, que ha de ser el procurar un estrecho y cordial acuerdo con la Diputación de Segovia, cuyo interés en este asunto es natural que iguale al nuestro, y así demostró entenderlo al promover y costear el proyecto de ferrocarril en la sección comprendida en aquella provincia. Si esa unión llega, como es lógico y se debe esperar, á realizarse, creemos que con ello se habrá andado la mitad del camino; y ambas Corporaciones, con su crédito é influencia propios, con el auxilio de los Ayuntamientos de las respectivas capitales y pueblos directamente interesados, y con la cooperación, que seguramente no ha de faltarles, de todos los elementos sociales

y políticos, sin distinción de partidos, de una y otra provincia, podrán llevar adelante sus gestiones y trabajos en condiciones inmejorables para alcanzar el fin apetecido.

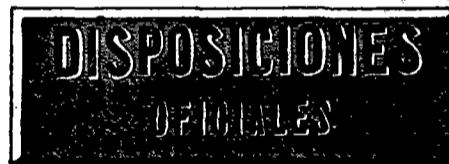
Si, á pesar de todo, esos trabajos resultasen infructuosos y la empresa fracasara, sólo el haberla intentado y acometido sería un título honroso para cuantos en ella hubieran tomado parte. Si, por el contrario, y como todo lo hace esperar, un éxito completo corona, al fin, tan patrióticos esfuerzos, la Diputación de Burgos, que es la que principalmente nos interesa, habrá tenido la satisfacción grandísima de contribuir en primer término á dotar á la provincia de la obra más importante y útil de cuantas hoy pudieran idearse.

Y esto (así lo hace todo presumir) sin imponerse desembolso alguno, sin apelar al crédito, y conservando intactos sus recursos para acudir más tarde, como la equidad lo reclama, á dispensar análoga protección á todas las regiones de la provincia, tomando parte activa y eficaz en la ejecución de la red de ferrocarriles secundarios, que tan poderosamente han de contribuir al incremento de la riqueza y bienestar de los pueblos, llevando al propio tiempo, y con beneficio de todos, á la capital, los elementos que la son indispensables para contener su decadencia actual y su creciente despoblación; reanimar su abatido comercio, y colocarse de nuevo en vías de prosperidad y de progreso.

Pocos problemas habrá tan dignos de atención y estudio para nuestra celosísima Diputación, y pocas banderas tan simpáticas y gratas á los pueblos en las próximas elecciones provinciales.

M.

(Del Diario de Burgos.)



MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICIÓN

Señor: El Real decreto dictado en 27 de Agosto de 1905, y relativo á los diversos Cuerpos de Ingenieros civiles, no se inspiró en el deseo, y así se afirmaba expresamente en su parte dispositiva, de destruir la libertad que para servir á Empresas particulares concedieron á los citados funcionarios del Estado las disposiciones, de índole análoga á la citada, de 25 de Marzo de 1881 y 5 de Abril de 1895, sino únicamente en el propósito de establecer reglas para el ejercicio de aquella libertad, consignando ciertos casos de incompatibilidad que se estimaban derivados de consideraciones morales ineludibles.

Tratóse, pues, tan sólo de salvar los inconvenientes que se temía pudiera presentar en ocasiones el paso de un funcionario del servicio oficial al particular, y viceversa, por más que, como en el mismo documento se reconocía, tales inconvenientes no se hubiesen tocado nunca en la práctica por haber sido suficientes el espíritu del Cuerpo, el celo por su buen nombre y el noble estímulo del