

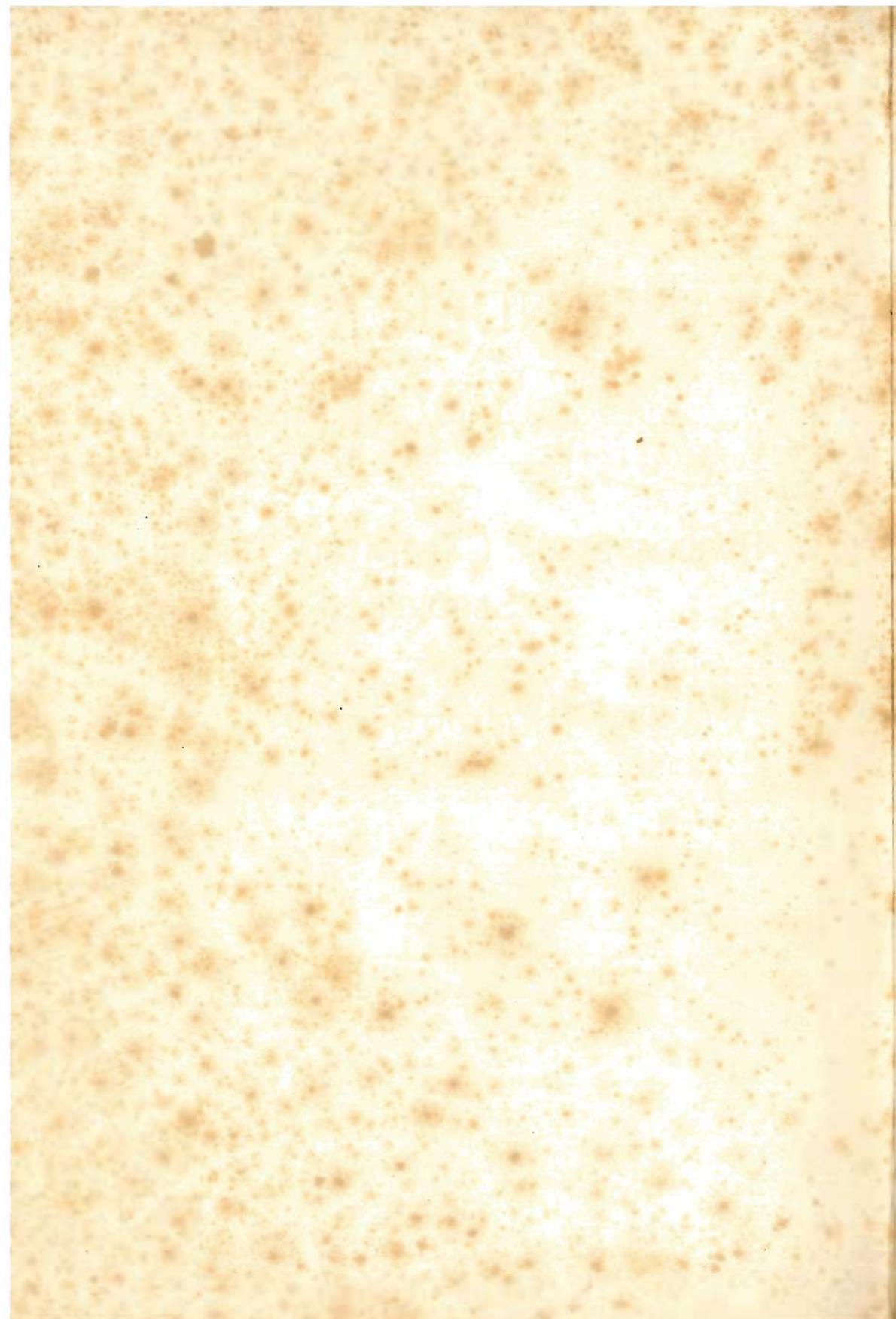
250

FERROCARRIL ESTRATÉGICO
DE VÍA NORMAL
DE
SANTANDER
A VALENCIA
POR
BURGOS, SORIA, CALATAYUD, TERUEL
Y SEGORBE
QUE UNE
EL MAR MEDITERRÁNEO
CON EL CANTÁBRICO



IMPRESA PROVINCIAL
SANTANDER

330 (f.a.)
1



FERROCARRIL ESTRATÉGICO
DE VÍA NORMAL

DE

SANTANDER

A VALENCIA

POR

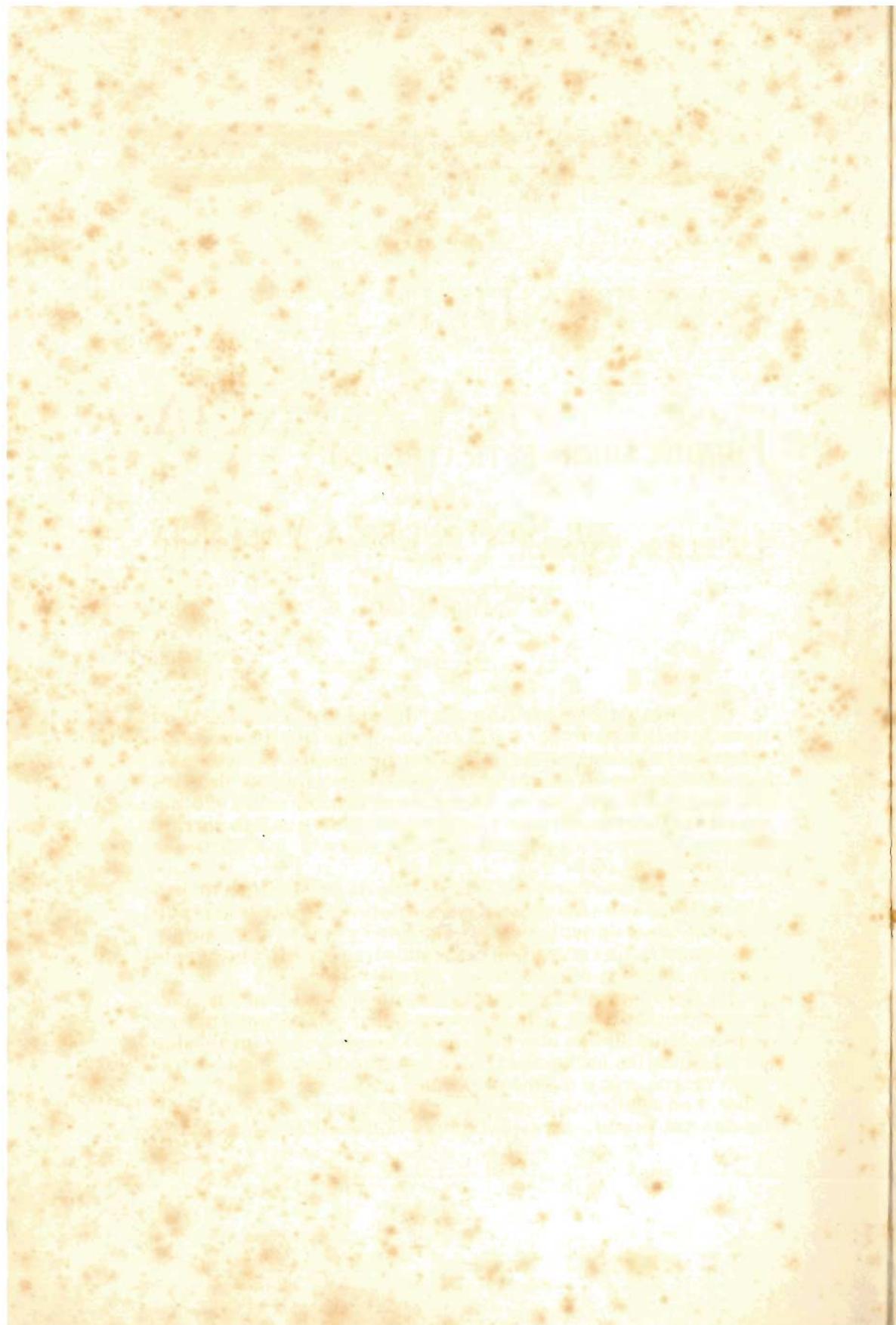
BURGOS, SORIA, CALATAYUD, TERUEL
Y SEGORBE

QUE UNE

EL MAR MEDITERRÁNEO
CON EL CANTÁBRICO



IMPRESA PROVINCIAL
SANTANDER





FERROCARRIL ESTRATÉGICO

DE SANTANDER A VALENCIA

El proceso de nuestro atraso, de nuestro abandono, de nuestra indiferencia por todas las cuestiones que afectan a los intereses intelectuales de la Nación, de nuestro individualismo selvático, se ha hecho tantas veces, especialmente después del desastre del 98, que es imposible el escribir sobre ello sin repetir argumentos, frases y lugares comunes que han corrido durante años por los periódicos, los folletos y los libros de combate.

¿Cómo no acordarse del gran Costa, de su «Política de calzón corto», de su «Escuela y despensa», de las «Llaves al sepulcro del Cid» y de tantos otros conceptos y frases que han nutrido nuestra literatura política o nuestra política puramente literaria de estos últimos veinte años?

De Ganivet a Picavea y a Costa; de Gasset, con sus añoranzas del Jar West y de lo que se llamó simbólicamente su política hidráulica, a don Francisco Cambó, acicate incansable de las energías nacionales; todos estos hombres, que han trazado rasgos más o menos profundos en las efemérides españolas, han analizado, discutido y desmenuzado el eterno tema de nuestra postura de espectadores indiferentes y escépticos

frente al espectáculo del universo en perpetua evolución hacia un ideal altísimo, inaccesible acaso, de más completa justicia, de mayor bienestar, de suprema perfección humana.

El argumento se ha agotado plenamente, pero constantemente retoña en el ánimo de cuantos tenemos por el trabajo un culto de religión cada vez que nos detenemos en nuestra diaria labor a reflexionar sobre lo que es y lo que podría ser nuestra patria.

Es fama que Bismark, en una de esas tertulias históricas que fueron el complemento de aquel tratado de Berlín, en que culminó el genio conquistador del gran «junquer», afirmó que la nación que más energías y más riquezas atesoraba era España, ya que siglos de guerra no habían podido rendirla, ni siglos de desgobiernos e incuria no habían podido arruinarla.

Hay que reconocer que el elogio, muy amargo y sardónico, del gran Bismark, estaba en su punto.

España es, como se ha repetido hasta la saciedad, un país eminentemente agrícola, y hay que añadir eminentemente minero y marino.

Eminentemente agrícola por la extensa superficie de sus tierras laborables; por su fecundidad admirable; por su clima, tan variado, que admite el cultivo de toda clase de especies vegetales y arbóreas; por el torrente inagotable de calorías que nos prodiga este sol de España, que no tiene igual en Europa; por la pureza de su atmósfera, removida por las brisas de dos mares y embalsamada por los bosques de sus maravillosas sierras.

Pero el trabajo del hombre, que todo lo santifica, no ha modificado, no ha completado, no ha desarrollado la obra de la Naturaleza.

Nuestro sol, a la par que madura nuestras uvas y nuestras olivas y dora nuestros frutos incomparables, agosta nuestro suelo, seca nuestros ríos y campos, que podrían producir inmensas riquezas si recibieran la bendición del riego.

Y, mientras tanto, nuestros ríos llevan con incansable prodigalidad sus aguas al mar, sin que la mano del hombre detenga y normalice su curso.

Si se toma en cuenta el volumen de agua que, segundo tras segundo, corre de nuestras sierras al mar y la diferencia de nivel entre sus puntos de origen y el Atlántico o el Mediterráneo, podría fácilmente concebirse el enorme caudal de energía que se pierde sin descanso en una obstinación secular de despilfarro.

Nuestros ríos, casi todos muy caudalosos en invierno, se vuelven riachuelos sin importancia en el verano. En períodos

de avenidas, enormes masas de agua se pierden totalmente para la agricultura y además causan todos los años pavorosas devastaciones en las comarcas que atraviesan.

Los aprovechamientos hidráulicos que se han establecido en nuestros ríos necesitan todos de costosísimas instalaciones supletorias para regularizar sus servicios, sobre la base de un término medio de aprovechamiento hidráulico, que solamente puede ser sostenido por los ríos durante algunos meses del año.

Así resulta que esta inmensa riqueza, representada por saltos de agua, y que en otras naciones son la base de inmensa industria, como en Italia, aquí quedan mutiladas por la variabilidad tan considerable del caudal. El trabajo humano podría, desde luego, mejorar en mucho esta situación por medio de pantanos contruídos en las partes altas de las cuencas hidrográficas, en donde, por la altura de las laderas y la estrechez de los valles, resultarían económicos, dando lugar, además, a aprovechamientos de buenos saltos en la primera parte del curso de los ríos, sin estorbar los que más abajo pudieran utilizarse con mayores caudales, aunque claro que con menor desnivel.

Estos pantanos regularizarían el régimen de los ríos, haciendo posible la extensión y regularización de riegos abundantes en las regiones bajas, es decir, en las de mayor riqueza agrícola.

Pero este programa de renovación agrícola, que ha servido como plataforma electoral muchas veces, nunca ha sido patrocinado con verdadera pasión por la gran masa del país. Ha rodado entre políticos, ha provocado briosas campañas de prensa, pero el hombre del arado ha quedado impassible en su rústica morada. Y, sin embargo, consciente o inconsciente, a este hombre será preciso interesarle en este magno problema del acrecentamiento del valor agrario de los ríos de nuestra España.

Y al capital que dormita beatamente en la cuenta corriente de los Bancos, cuando no se lanza a pecaminosas operaciones de juego bursátil, habrá que movilizarle con la energía con que se le movilizaba en los siglos pretéritos para combatir a los enemigos de nuestra fe. Habrá que movilizarlo para lanzarlo a la conquista del pan. ¿Quién tendrá la energía renovada necesaria para poner en movimiento esta masa profunda, que opone una tozuda incomprensión a los problemas de vida o muerte de nuestra tierra?

El gran Costa pereció en la demanda. ¿Quién recogerá su pluma de oro, quién refundirá en un corazón de oro y acero su gran fe en la energía de la raza, y sabrá infundirla, impo-

nerla, inflamar con ella la masa inerte de nuestros pueblos rurales y de nuestros capitalistas inmovibles?

Mientras ese día venga, mientras ese apóstol se revele, continuaremos los modestos obreros de esta reconquista ineludible nuestra paciente, oscura y tenaz labor de divulgación, clamando por la repoblación de nuestros bosques, por la regularización de nuestros ríos, por el reconocimiento de nuestra riqueza minera, por la mejora de nuestros puertos, por la construcción de una poderosa marina mercante y por la intensificación de nuestros medios de transporte.

La espantable guerra europea, que todavía no puede darse por definitivamente extinguida, al dar nuevo interés a estas cuestiones, nos ha enseñado que la primera necesidad de una Nación es el bastarse completamente a sí misma. La Nación que consiga vivir de sus propios recursos, se engrandece automáticamente, llegando a ocupar por derecho propio una situación preeminente entre las demás.

Ninguna Nación cuenta con los recursos de España para conseguir este ideal, inasequible para tantas otras, y, sin embargo, continuamos siendo tributarios del extranjero en la mayor parte de los productos manufacturados que necesitamos. Nuestras minas, nuestros ferrocarriles, nuestras mayores industrias se hallan en manos extranjeras; generalmente nos limitamos a exportar primeras materias, que los extranjeros, aprovechándose de nuestro atraso, nos devuelven manufacturadas, explotándonos sañudamente.

La guerra, que, como decimos antes, nos ha enseñado tantas cosas, ha estimulado también la producción de riqueza, debido a las necesidades inmensas de las masas combatientes y al estancamiento de la producción en los países en guerra. Debido a ello, hemos tenido que convencernos de que tenemos carbón mineral suficiente para todas nuestras necesidades y que nuestra producción agrícola, si se intensificara, podría dar lugar a una beneficiosa exportación de los sobrantes de nuestro consumo patrio.

Pero al mismo tiempo hemos tenido que convencernos de que no disponemos de medios de transporte adecuados y que la mayoría de nuestros puertos están organizados de manera tan primitiva, que el tráfico de mercancías se hace con una lentitud desesperante y a un coste realmente excesivo.

A este problema de la intensificación de los transportes y de la mejora de nuestros grandes puertos naturales es preciso conceder con urgencia toda la atención que merece, ya que la escasez de las vías de comunicación y la pobreza industrial de los puertos está ya en pugna abierta con la produc-

ción naturalmente agrandada por las probalidades de lucro que la exportación ha ofrecido.

No es necesario demostrarlo, ello salta a la vista de todo el que se halle relacionado con el comercio o tenga que tomar asiento en un tren.

Nuestros ferrocarriles son absolutamente insuficientes e inferiores a la tarea que el desarrollo de la vitalidad productora de España les imponen, lo mismo que nuestros puertos atlánticos y mediterráneos.

¿A qué es debido, pues, el que a la necesidad tan evidente y palmaria de nuevas líneas de ferrocarriles no responda la iniciativa industrial nacional o extranjera construyéndolas? Evidentemente, porque los medios utilizados hasta hoy, las leyes especiales votadas en Cortes, son inadecuados para estimular al capital a que se lance a la construcción de nuevas vías, que, de existir leyes mejor concebidas, sin duda se construirían. Véase el ejemplo del ferrocarril de Villablino a Ponferrada, de 80 kilómetros de longitud, construido y puesto en explotación en 11 meses. Sin esa vía, que la ley Cambó hizo surgir como por arte de encantamiento, los carbones de la cuenca de Villablino quedarían sepultados en el seno de las ingentes montañas que coronan el riante valle de La Ceana.

Si por experiencia sabemos que las leyes actuales son incapaces para crear nuevas líneas férreas, ¿por qué no se modifican? Probablemente porque habría que renovar completamente el ideárium que ha servido de base hasta ahora a nuestros hombres políticos para legislar en materia de ferrocarriles.

El Estado, cuando se dió comienzo en España a la construcción de ferrocarriles, dió subvenciones, más a menos importantes, a las Empresas que acometían su construcción y explotación, y, a pesar de esto, no conocemos ninguna empresa ferroviaria que tenga una vida desahogada; la mayor parte, o no reparten dividendos a los accionistas o perciben una cantidad que no está en relación con el sacrificio hecho.

Terminada la guerra europea, las Compañías de ferrocarriles han suprimido las tarifas especiales, lo que equivale a un enorme aumento en los precios de transporte, aumentando, además, en un 15 por 100 la tarifa general, y solicitan del Gobierno la autorización para elevarlas nuevamente hasta el 50 por 100, y este camino lo consideramos peligroso para las Empresas y ruinoso para la Nación.

Un ferrocarril no es una riqueza en sí, es un medio para desarrollarla, y decimos esto porque el Estado, considerando a los ferrocarriles como tal riqueza, cobra a las Empresas ferroviarias, por impuestos, contribuciones, etc., etc., cantida-

des que se elevan al 10,24 por 100 del producto bruto, y si se tiene en cuenta que en la explotación de ferrocarriles, dado el precio a que está el carbón, se invierte hoy, por lo menos, un 70 por 100 del producto bruto, el impuesto exigido por el Estado representa un 34 por 100 del beneficio. No hay Empresa que soporte esta carga, y, como consecuencia natural, no se construyen ferrocarriles, arruinándose la Nación.

El ferrocarril no es más que un medio, más perfeccionado que la carretera, para el cambio de productos entre diversas comarcas, y si comparamos lo que al Estado cuesta una carretera y un ferrocarril, veremos que la diferencia es enorme y que no guarda relación con los servicios que éste presta.

El Estado construye las carreteras y las conserva, y, sin embargo, no establece un tributo sobre el tráfico por carretera, porque tiene el convencimiento intuitivo y tradicional de que anularía en absoluto dicho tráfico, secando así las fuentes de la riqueza pública.

Prueba evidente de la verdad de cuanto indicamos es la supresión de los portazgos.

Esto no quiere decir que el Estado no obtenga beneficios con la construcción de las carreteras. No obtiene beneficios directos, pero sí un beneficio indirecto, considerabilísimo, porque el establecimiento de una vía de comunicación crea siempre riqueza, riqueza que tributa ampliamente, constituyendo este el beneficio que debe obtener el Estado.

Todo el que haya viajado por Suiza habrá visto que, por cantidades insignificantes, se obtienen billetes que permiten recorrer las redes de ferrocarriles, sin limitación alguna, durante un mes, resultando todavía más económicos los abonos de esta índole para mayor duración.

Es indudable que esta baratura tan notable tendría que lesionar los intereses de una empresa explotadora. Debido a ello, el Estado, haciéndose cargo de que un ferrocarril es un gran estimulante de la economía nacional, ha readquirido sus redes de ferrocarriles y ahora los está electrificando, no proponiéndose sacar beneficios de su explotación, sino desarrollar siempre más las líneas existentes y abrir otras nuevas capaces de llevar a todos los ámbitos del territorio nacional la savia vital del progreso.

Así se ven, con asombro, líneas costosísimas, trazadas por valles estrechos y abruptos, escalando o taladrando montañas elevadísimas, en comarcas poco pobladas, que proporcionan movimiento limitadísimo. Pero la locomotora que pasa alegremente entre míseros caseríos, que se estaciona frente a humildes aldeas, es el heraldo del progreso humano, es el anuncio seguro de que el trabajo del hombre había de desen-

volver las riquezas escondidas en el seno de aquellas montañas o desparramadas por aquellos breñales solitarios, que bien pronto habrán de ser más poblados, más activamente ricos, tomando parte activa en la vida de la Nación y, por lo tanto, acrecentando la riqueza y el bienestar general y contribuyendo más ampliamente a los gastos generales del Estado.

Lejos de poner contribuciones aplastantes en ese país, el Estado construye por su cuenta líneas nuevas, que constituirían la ruina de cualquiera Sociedad, atento solamente al desarrollo, al incremento, a la creación de la riqueza pública.

En ese ejemplo de la República Helvética, que tan inteligentemente desarrolla todas las riquezas del país y las aptitudes de sus pobladores, hay que inspirarse mirando nuestra España.

La falta de vías de comunicación dificulta de tal manera el desarrollo inmenso que puede darse a la gran riqueza que existe en nuestro suelo, que es necesario, ante todo, tratar de construir ferrocarriles, desenvolviendo el problema de una manera lógica, sin mezquindades, porque estos problemas, planteados irregularmente, crean más tarde, como consecuencia natural, dificultades y entorpecimientos de muy difícil remedio, por no decir imposible, en su explotación.

Como parte integrante de este gran problema nacional, nos proponemos estudiar la situación de la costa Cantábrica en relación con el Mediterráneo.

En la costa Cantábrica, desde la Coruña al río Bidasoa (límite este último del territorio español y francés), el puerto natural más importante y susceptible de mayor desarrollo para un gran tráfico, es el puerto de Santander.

En el Mediterráneo, el puerto de Valencia ocupa próximamente el punto medio de la costa, hallándose, además, frente a las islas Baleares, y es susceptible de acumular un gran tráfico.

Vamos a hacer una reseña general de estos dos puertos y de la amplitud de tráfico de que son susceptibles, para tratar después del medio de unirlos por un ferrocarril y la extraordinaria importancia que para el desarrollo y fomento nacional tiene este problema.

PUERTO DE SANTANDER

Movimiento de importación y exportación

El movimiento de importación y exportación del puerto de Santander desde el año 1905 a 1918 ha sido el siguiente:

AÑOS	IMPORTACIÓN	EXPORTACIÓN	TOTALES
	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
1905	249.723	924.177	1.173.900
1906	249.333	999.994	1.249.327
1907	266.723	987.152	1.253.875
1908	258.210	939.721	1.197.931
1909	255.025	1.112.297	1.367.322
1910	278.952	1.131.412	1.410.364
1911	270.107	997.090	1.267.197
1912	283.070	985.750	1.268.820
1913	317.106	1.032.571	1.349.677
1914	341.980	804.596	1.146.576
1915	255.041	493.967	749.008
1916	356.889	517.383	874.272
1917	235.062	414.350	649.412
1918	228.530	554.946	783.476
TOTALES.	3.845.751	11.895.406	15.741.157

En este cuadro se ven claramente los efectos de la guerra europea.

Proyecto de reforma del puerto actual

La Junta de Obras ha remitido al Ministerio de Fomento estudios y proyectos desarrollados por el ingeniero jefe, señor Huidobro, que demuestran con toda claridad las excepcionales condiciones de este puerto.

Existe un proyecto de obras aprobado por el Gobierno, dentro de los límites actuales del puerto, cuyas obras, en parte, se están realizando; el objeto de este proyecto es establecer muelles definitivos, grúas o aparatos de descarga, ampliar las zonas de servicio, construir depósitos cubiertos, instalaciones para pasajeros, terminar el encauzamiento, dragado, etc., etcétera, es decir, establecer y realizar las obras que hacen falta para obtener del puerto actual todo el tráfico de que es susceptible.

El tráfico que podrá desarrollarse en el puerto cuando se terminen las obras en construcción, prudentemente calculado, puede ser el siguiente:

	<u>TONELADAS</u>
1.233,95 metros lineales de muelle (Maliaño) con zona de servicio de 100,00 metros de ancho por metro lineal	925,462
1.377,00 metros lineales de muelle (Dársena de Maliaño) con zona de servicio de 50,00 metros de anchura, a 350 toneladas por metro lineal.....	757,356
206,00 metros lineales de muelle Norte (Dársena de la Ribera) con zona de servicio de 28,00 metros de anchura, a 400 toneladas por metro lineal.....	82,400
504,00 metros lineales de muelle (Calderón) con zona de servicio de 28,00 metros de anchura a 200 toneladas por metro lineal	100,000
510,00 metros lineales de muelle (Dársena de Molnedo) con zona de servicio de 28,00 metros de anchura, a 100 toneladas por metro lineal.....	51,000
Mineral embarcado por los muelles particulares, cifra correspondiente al año 1910	1.131,411
TOTAL TONELADAS.....	<u>3.048,423</u>

Este cuadro demuestra que, con solo la realización de las

obras pendientes de ejecución, el puerto actual puede alcanzar un aumento de tráfico muy superior al que hoy tiene, siendo el presupuesto de las obras que es preciso realizar de 23.309.541 pesetas.

Puerto militar

En una Memoria publicada en Junio de 1916 se expone y discute con claridad, acierto y gran suma de datos la necesidad de establecer una base naval secundaria y la ventaja inmensa de establecerla en un puerto comercial.

Dada la brillante exposición hecha respecto a este particular por el señor Huidobro, nos limitamos ahora sólo a indicar su situación, puesto que cuantos datos pudiéramos exponer están ampliamente discutidos en la Memoria a que hemos hecho referencia.

El presupuesto para la realización de esta obra es de sesenta millones de pesetas.

Ampliación del puerto comercial

Es, además, susceptible de tan gran desarrollo el puerto de Santander, que además del puerto actual y de la base naval secundaria propuesta, se trata de desarrollar el puerto comercial dentro de su bahía, con un calado en toda la zona de 9 a 10 metros por debajo del nivel de bajamar.

El tráfico que podría desarrollarse una vez hechas estas obras excedería con mucho de 10 millones de toneladas.

También el anteproyecto de esta ampliación ha sido remitido al Ministerio de Fomento por la Junta de Obras del Puerto de Santander, y el presupuesto alzado se calcula en 200 millones de pesetas.

Astilleros

Como complemento de los anteriores trabajos se ha estudiado y proyectado el establecimiento de unos astilleros en la confluencia de la ría de Bóo y la ría del Astillero, calculando un presupuesto para su construcción de 50 millones de pesetas.

Marismas

Si nos hacemos cargo de la extensión que tiene la bahía de Santander, veremos que, además del gran desarrollo propuesto para el puerto, queda aún libre una gran extensión de marismas, en las que se pueden establecer grandes depósitos o almacenes, desarrollar industrias y cuanto pueda apetecer un puerto de primer orden, marismas que hoy no se utilizan y representan una gran riqueza abandonada. No podemos concretar la extensión superficial utilizable de las marismas, si bien ha de ser muy importante, ni lo que podrá costar el ponerlas en condiciones de ser aprovechadas; pero es indudable que, económicamente considerado, el aprovechamiento ha de ser ventajoso.

No hemos hecho más que bosquejar en líneas muy generales cuanto puede obtenerse de la bahía de Santander, porque los datos y detalles que fuera preciso conocer están ya estudiados por la Junta de Obras del Puerto, donde pueden examinarse.

PUERTO DE VALENCIA

Movimiento de Importación y exportación

El movimiento de importación en 1918 fué el siguiente:

Comercio de exportación ...	355.366	toneladas.
Id. de importación ...	98.124	íd.
Cabotaje de entrada	266.426	íd.
Cabotaje de salida	114.560	íd.
	<hr style="width: 20%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	
TOTAL	834.476	toneladas.

El año 1913 se llegó a 1.500.000 toneladas.

Hoy se están realizando obras de ampliación, cuyo presu-

puesto se calcula en 64 millones de pesetas, lo que permitirá un aumento de tráfico hasta cinco millones de toneladas anuales; pero la terminación de las obras de la contrata, rescindida por defunción del contratista, importan unos 20 millones de pesetas, y el tráfico que admitiría el puerto, una vez terminadas estas obras, puede calcularse en unos tres millones de toneladas.

De los datos anteriores deducimos que el tráfico de exportación e importación de que son susceptibles los dos puertos de Santander y Valencia se calculan en seis millones de toneladas una vez terminadas las obras en construcción y dieciocho millones cuando se realicen todas las obras de ampliación propuestas.

Ferrocarril de Santander a Valencia

En la situación actual de comunicaciones no es fácil acumular este tráfico en dichos puertos, y por eso va íntimamente ligado a la ampliación de los puertos de Santander y Valencia el desarrollo de las vías de comunicación. Es preciso, ante todo, unir estos dos puertos con un ferrocarril.

La línea de ferrocarril que ha de unirlos, arrancando de Santander, pasa por Burgos, Soria, Calatayud, Teruel y Segorbe, terminando en Valencia. La longitud total de esta línea será de 762 kilómetros; de ellos está construída, de ancho normal, la sección de Valencia a Calatayud (294 kilómetros) y 44 kilómetros de vía estrecha de Santander a Ontaneda; faltan por construir 424, de los que existe un proyecto aprobado de vía estrecha, con garantía del Estado como ferrocarril estratégico.

Esta línea de Santander a Valencia puede recoger en su origen (Santander) el tráfico de las líneas de vía estrecha de Santander a Oviedo, de 216 kilómetros, y Santander-Bilbao-San Sebastián-Hendaya, frontera francesa, de 256.

A 100 kilómetros de Santander cruza este ferrocarril con el ferrocarril de vía estrecha de La Robla a Bilbao, quedando La Robla, centro de producción de carbones, a 219 kilómetros, y a 97 Bilbao, del punto de cruce.

En Burgos, situado en el kilómetro 220 a partir de Santander, corta la línea principal de la Compañía del Norte de Madrid a Hendaya, quedando Burgos a 363 kilómetros de Madrid y a 280 por Somosierra; a 121 kilómetros de Valladolid; a 88 de Venta de Baños; a 90 de Miranda de Ebro, punto de empalme con la línea de Bilbao por Logroño y Zaragoza

a Barcelona; a 123 kilómetros de Vitoria; a 166 por Alsásua a Pamplona; a 251 de San Sebastián, y 275 de Hendaya.

Al pasar por Soria, que está en el kilómetro 374, empalma con la línea de Torralba a Soria.

Al pasar por Calatayud, que está en el kilómetro 463, corta la línea de Madrid a Barcelona por Zaragoza, pasa luego por Teruel, que está en el kilómetro 601, y llega a Valencia; kilómetro 762, empalmando en Sagunto con las líneas de Valencia por Castellón, Tarragona, Barcelona, Gerona a Cerbere (frontera francesa) y la línea de Valencia por Alicante, Granada a Algeciras.

Si cuanto acabamos de exponer se confronta con el mapa de España que acompañamos a este escrito, y en el cual hemos marcado la traza del ferrocarril Santander a Valencia, veremos que, partiendo del puerto de Santander, cruza la provincia de Santander en 95 kilómetros, la de Burgos en 221, la de Soria en 110, la de Zaragoza en 85, la de Teruel en 152, la de Castellón en 54 y la de Valencia en 45, terminando en el puerto de Valencia.

Está este ferrocarril en comunicación con las provincias de Vizcaya, Asturias y León por medio de los ferrocarriles de Bilbao a Santander, Oviedo y de Bilbao a La Robla.

Al cortar el ferrocarril del Norte en Burgos, se pone en comunicación con las provincias de Logroño, Alava, Navarra, Guipúzcoa, Palencia y Valladolid; si se construyera una línea directa de Burgos a León, se pondría en comunicación más directa con las provincias gallegas, y en particular con los puertos de Galicia, haciendo que estos puertos de Galicia se acerquen a la frontera francesa.

Construido el ferrocarril directo de Burgos a Madrid por Somosierra, se establecerá una comunicación más rápida del ferrocarril que estudiamos con Madrid y de la capital de España con la frontera francesa.

En Soria empalma con el ferrocarril de Torralba a Soria, poniéndose en comunicación con la provincia de Guadalajara y con la de Logroño el día que se construya el ferrocarril de Soria a Logroño, empalmando a la vez con el directo de París a Algeciras, si llega a construirse.

En Calatayud corta la línea de Madrid por Guadalajara, Zaragoza y Barcelona y se pone en comunicación con las provincias de Huesca y Lérida.

Al pasar por Teruel no empalma con ningún ferrocarril; pero si se llegara a construir el ferrocarril de Teruel a Cuenca, uniría a estas dos provincias y las cuencas del Turia y Júcar.

Por último, al final del trazado en Valencia empalma con

los ferrocarriles que enlazan las provincias de Castellón y Alicante.

Esta ligera reseña que acabamos de hacer hace ver la cantidad enorme de tráfico que puede acudir a esta línea, de artículos que pueden llevarse al puerto de Santander para ser exportados a Inglaterra y a toda América y desde el puerto de Valencia a las islas Baleares y todos los puertos del Mediterráneo, y de productos que pueden importarse de todas estas regiones a toda la zona que este ferrocarril puede servir. Con este trazado se pone la mitad de la Península en condiciones admirables de transporte, dando lugar a que la riqueza hoy inexplorada pueda tener salida.

Ahora bien, en la forma en que hemos expuesto que puede desarrollarse este problema adquiere tal importancia el trazado del ferrocarril entre Santander y Valencia, que con seguridad un ferrocarril de vía estrecha no tendría capacidad de tráfico suficiente. Debe este ferrocarril considerarse como una de las arterias más importantes de la Península y quedar incluido como ferrocarril de vía normal, que con seguridad a los pocos años de ponerse en explotación exigirá el establecimiento de la doble vía.

Debe, por último, tenderse a que la explotación se haga con tracción eléctrica, puesto que en la zona donde se desarrolla hay elementos para obtener la fuerza eléctrica que hace falta.

Acuerdos de la Comisión gestora

La Comisión gestora del ferrocarril de Ontaneda a Calatayud por Burgos y Soria, en sesión celebrada en Madrid el 29 de mayo último, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, consideró necesario desde luego se procediera a los trabajos que exige la modificación del trazado de vía estrecha en vía normal, a fin de establecer con este ancho de vía una comunicación directa entre Santander, Burgos, Soria, Calatayud, Teruel, Segorbe y Valencia, y en las sesiones celebradas en Santander en el mes actual ratificó dicho acuerdo.

El ferrocarril de Burgos a Ontaneda y el de Burgos a Calatayud por Soria están incluidos entre los ferrocarriles estratégicos del Estado con vía de un metro. La ley de Ferrocarriles estratégicos, al ocuparse del ancho que deberá adoptarse en estos ferrocarriles, dice que será el que designe el Gobierno.

No puede negarse el enorme aumento de valor estratégico que alcanzará el ferrocarril de Ontaneda-Calatayud hacien-

do que el ancho de vía sea normal, para unificarlo con el de Calatayud a Valencia y establecer una comunicación directa entre Valencia y Santander, o sea entre los dos mares, el Cantábrico y el Mediterráneo; por lo tanto, la modificación del ancho de vía en nada desvirtúa la esencia del trazado; al contrario, sería un error grande no establecer esta unificación.

Teniendo en cuenta lo que cuesta la construcción de ferrocarriles en España, dada su topografía, se creyó que con la construcción de ferrocarriles de vía de un metro se resolvería el magno problema de dotar a la nación de una amplia red; pero la práctica va demostrando que en cuanto el desarrollo del trazado excede de 100 kilómetros, no satisface a las necesidades del tráfico: ahí están los ferrocarriles de Santander a Bilbao, Santander a Oviedo y de Bilbao a San Sebastián, que se ahogan en cuanto por cualquiera motivo aumenta el servicio, lo que demuestra que los ferrocarriles de vía estrecha o vía de metro sólo deben de emplearse en ferrocarriles de interés local.

El ancho de vía es un problema que hoy se discute mucho, y teniendo en cuenta la mayor potencia que progresivamente se va dando a las locomotoras para aumentar la velocidad de los trenes y que puedan remolcar mayores pesos, se deduce como consecuencia lógica que, para garantizar la explotación, se ha de dar mayor ancho a la vía, tanto, que se piensa en construir ferrocarriles con el ancho de dos metros.

Hemos dicho que la explotación del ferrocarril de Santander-Burgos-Soria-Calatayud-Teruel-Segorbe y Valencia debe hacerse con tracción eléctrica, puesto que en la zona que recorre existen elementos para ello, y si bien resulta más cara la primera instalación, es más económica la explotación, pudiendo reducirse con seguridad, por lo menos, en un 10 por 100 el 70 por 100 del producto bruto que hemos dicho cuesta hoy la explotación de ferrocarriles.

Presupuesto necesario para poner en explotación el ferrocarril Santander-Burgos-Soria-Calatayud-Teruel-Segorbe y Valencia

Hasta que esté ultimada la modificación de los trazados de vía de un metro en vía normal y hecho el estudio de lo que cuesta el establecimiento de la tracción eléctrica, no es posible conocer el importe del presupuesto; sin embargo, del cálculo alzado que hemos hecho suponemos que el presupuesto total podrá elevarse a 330 millones de pesetas, lo que equivale a 431.758 pesetas por kilómetro.

Tráfico que puede utilizar este ferrocarril

Siendo el ferrocarril Santander-Burgos-Soria-Calatayud-Teruel-Segorbe y Valencia el mejor situado para transportar de ambos puertos al centro de la Península las mercancías que en ellos se acumulan, podemos suponer que, por lo menos, la mitad del tráfico de ambos puertos utilizará este ferrocarril.

En época normal, o sea, antes de la guerra europea, cada uno de los puertos Santander y Valencia alcanzaron un tráfico de importación y exportación de 1.500.000 toneladas.

Cuando se realicen en los puertos las obras precisas que indicamos en este escrito y esté construido y en explotación el ferrocarril Santander-Burgos-Soria-Calatayud-Teruel-Segorbe y Valencia, es de esperar que aumente considerablemente el tráfico, llegando, por lo menos, a tres millones de toneladas en cada puerto.

Parece lógico que la mayor parte de este tráfico utilice este ferrocarril para llevar a los puertos y sacar de ellos las mercancías que a los mismos afluyen.

La práctica viene demostrando que en cuanto se establece una nueva vía de comunicación, en su zona de influencia mejora la agricultura, se desarrolla la industria, se explotan las minas, es decir, se pone en explotación la riqueza latente que existe en la comarca.

Una demostración de lo que acabamos de indicar la tenemos en el valle de Toranzo, por donde pasa el ferrocarril del Astillero a Ontaneda; acaba de establecerse una fábrica de leche condensada y harina lacteada, que hace un consumo diario de cuarenta mil litros, pagados al triple del precio medio que antes tenía, y está la fábrica en plan de ampliar el consumo hasta cien mil litros. Es increíble la actividad y vida que ha desarrollado en la comarca esta industria, puesto que ha obligado a aumentar los prados que espontáneamente y con poco trabajo se desarrollan en la comarca, por ser el cultivo adecuado a ella, aumentando el ganado vacuno en una proporción extraordinaria; de este modo, además de la riqueza que crea la venta de la leche, se aumenta el mercado de ganado, porque las vacas, al cabo de ocho o diez años, engordándolas, hay que dedicarlas a la producción de la carne; además, en la explotación actual de la fábrica, la leche que se inutiliza, por no ser apta para la fabricación de la harina lacteada y leche condensada, así como los demás residuos de la fabricación, se utilizan en la cría de cerdos, que se desarrollan admirablemente, alcanzando pesos de quince arrobas

cuando se llevan al mercado. Si esto sucede ahora en este valle, el día que el ferrocarril de Santander a Ontaneda cruce la divisoria pasando a la provincia de Burgos para continuar por Soria y Teruel a Valencia, puede recoger toda la leche y ganado que se pueda producir en los valles de la provincia de Santander hasta la divisoria, y en la provincia de Burgos en la zona comprendida entre Espinosa de los Monteros y Cabañas de Virtus, convirtiendo todo esa extensísima comarca en un centro de producción de leche y ganado para el suministro de carne de vaca y ternera que surta toda la zona del ferrocarril Santander-Valencia y costa del Mediterráneo.

Explotación de los montes de las provincias de Burgos y Soria.

Otro elemento importante que ha de dar vida al ferrocarril son los montes que existen en las provincias de Burgos y Soria. La extensión superficial de estas montes es de 482.500 hectáreas en la provincia de Burgos y 460.674 en la de Soria, que suman un total de 943.174. El producto anual de estos montes se calcula hoy en 98.989 toneladas de madera, 86.700 de leña y 3.265 de resina.

El día que estos montes estén bien ordenados y normalizada la repoblación, con seguridad ha de duplicarse, por lo menos, su producción.

La zona más importante está situada en el límite de las provincias de Burgos y Soria, y el ferrocarril Santander a Valencia cruza estos montes en una gran extensión, pues están situados en el centro del trazado, ocupando una posición verdaderamente estratégica para que sus productos tengan forzosamente que servirse de este ferrocarril.

Hoy, todos los materiales que se sacan de estos montes, por la gran dificultad que existe para su transporte por falta de un ferrocarril, van a los mercados de Burgos y Soria por carretera, utilizándose en una zona muy limitada; pero el día que el ferrocarril esté construído podrán transportarse a toda la Península y acaso al extranjero.

Transportes de mercancías del puerto de Valencia a Santander

El transporte de mercancías del puerto de Valencia al de Santander cuesta por mar de 50 a 80 pesetas por tonelada, y

se tarda en el transporte de 8 a 10 días; tomando como dato el transporte más económico, que es de 50 pesetas por tonelada, y dividido por 762, que son los kilómetros del ferrocarril Santander-Valencia, resulta el transporte de tonelada kilómetro a 0,0656 pesetas, precio con el que puede perfectamente competir el transporte por tierra, y en cuanto al tiempo invertido por ferrocarril puede hacerse en 30 horas, que equivale a un recorrido comercial de 25 kilómetros por hora, obteniendo una ventaja de siete a ocho días.

Valencia ha transportado a Inglaterra, al año, hasta cuatro millones de cajas de naranjas y cebollas, siendo el precio medio de transporte de nueve pesetas caja, y como cada trece cajas pesan, aproximadamente, una tonelada, el precio de la tonelada transportada a Inglaterra resulta unas 117 pesetas.

Por el ferrocarril de Valencia a Santander creemos que podrá transportarse esta mercancía por seis céntimos y medio tonelada y kilómetro, y teniendo en cuenta que el recorrido total es de 762 kilómetros, el precio de transporte de Valencia a Santander por tonelada resulta de unas 50 pesetas, que restadas de 117 que cuesta de Santander a Inglaterra, queda para transporte por mar de Santander a Inglaterra 67 pesetas, precio que creemos reenumerador, puesto que antes de la guerra costaba de 35 a 40 pesetas.

En la provincia de Valencia, por sus condiciones climatológicas especiales, además de la naranja y cebolla, existe una gran cantidad de productos agrícolas que se recogen en épocas en las que no se desarrollan en otros puntos de la Península, y que los países del Norte de Europa apetecen, como son algunas frutas, hortalizas y flores, etc., que no se exportan a Inglaterra porque no pueden soportar el transporte de muchos días de mar.

Si conseguimos reducir el tiempo de transporte de Valencia a Santander a 20 horas, como por mar puede hacerse el recorrido en tres días, la mercancía podrá llegar a Inglaterra en cuatro días, tiempo que no es excesivo, mucho menos si se utilizan los medios de embalaje especiales que hoy existen, que permiten mantener las mercancías a una temperatura constante y conveniente, lo que hará que lleguen las mercancías en condiciones apropiadas para su venta en el mercado inglés, consiguiendo así fomentar y desarrollar la agricultura en la provincia de Valencia y limítrofes y de muchas estaciones intermedias donde se obtienen análogos productos.

En la zona del trazado está toda la agricultura tan atrasada y abandonada, por falta de medios fáciles de transporte, que el día que se construya este ferrocarril aumentará la

producción, desarrollándose, además, industrias que hoy no existen.

También podrán explotarse las minas de carbón, petróleo y otros minerales que hoy no se explotan por falta de vías de comunicación.

Por último, si el Gobierno construye en Santander la base naval indicada y las demás ampliaciones que hemos enumerado, serán otros tantos elementos importantes que habrá de utilizar el ferrocarril que estudiamos.

Ingresos que pueden calcularse en la línea Santander-Valencia

Es muy difícil hacer cálculos respecto de los ingresos que podrán obtenerse una vez puesta en explotación la línea de Santander-Valencia; pero, dadas las condiciones excepcionales en las que está situada y los datos que hemos expuesto, debe considerarse incluida entre las líneas más importantes que se explotan en España.

La Compañía de Ferrocarriles del Norte está constituida por una red de 3.681 kilómetros: el ingreso bruto obtenido en toda la red en 1919 ha sido de 263.165.868 pesetas, que equivale a 71.493 pesetas por kilómetro; claro que este es el promedio kilométrico de toda la red. En la línea de Madrid a Irún y ramales el ingreso por kilómetro ha sido de 115.499 pesetas.

Todos conocemos la importancia de las líneas de ferrocarril que constituye la red de la Compañía del Norte, y creemos que puede admitirse que la línea de Santander a Valencia, si bien no puede en sus comienzos tener la importancia de las líneas principales de dicha red, puede, por lo menos, considerarse con la importancia a que resulta el promedio de todas las líneas.

Partiendo de este supuesto, deberíamos tomar para nuestros cálculos un ingreso bruto de 71.493 pesetas por kilómetro; sin embargo, supondremos que este ingreso sólo sea de 55.000 pesetas.

Beneficios que pueden obtenerse

El presupuesto que hemos calculado necesario para poner en explotación la línea de Santander-Valencia lo hemos su-

puesto de 330 millones de pesetas, que corresponde por kilómetro a 431.758.

Tomando como base un ingreso bruto de 55.000 pesetas por kilómetro, como para gastos de explotación no puede calcularse hoy una cifra menor del 60 por 100 del producto bruto, y eso teniendo en cuenta que la explotación sea eléctrica, nos quedará un sobrante por kilómetro de 22.000 pesetas.

Pagando las Compañías de Ferrocarriles al Estado por impuestos, contribuciones, etc., 10,24 por 100 del producto bruto, tendremos que reducir la cifra de 22.000 pesetas en 5.632, que es el 10,24 por 100 de las 55.000 a que calculamos que asciende el producto bruto por kilómetro, quedando el beneficio reducido a 16.368 pesetas, que comparado con el coste por kilómetro, equivale a un 3,79 por 100; es decir, que lo que el Estado cobra, equivale al 34,41 por 100 del beneficio que percibe la entidad ferroviaria, tributo que no paga ninguna de las entidades que constituyen el conjunto de la Nación.

El impuesto sobre el tráfico constituye siempre, a nuestro entender, un grave error económico, porque dificulta la vida de la entidad ferroviaria, impide el desarrollo de la riqueza nacional, lesionando, como consecuencia, los intereses propios del Estado, o sea del Tesoro público.

El auxilio del Estado es indispensable para la construcción de ferrocarriles

Las condiciones topográficas de España no se prestan, por regla general, a desarrollar con economía una amplia red de ferrocarriles, hecho que la experiencia viene constantemente demostrando; de ahí el retraimiento de las Empresas a realizar estas obras, porque no ven la necesaria garantía para el capital que comprometen; por eso no queda otra solución: o que el Estado construya por su cuenta los ferrocarriles o que garantice un interés al capital que en ellos se invierta.

En otras ocasiones, y tratándose de explotaciones que están a cargo del Estado, hemos dicho que el Estado carece de condiciones para explotar la riqueza pública, o los medios para desarrollarla, y más cuando esta riqueza necesita, en su producción y explotación, un sentido industrial y económico despierto y vigilante que nunca se ha reconocido a la Administración del Estado; por eso creemos que, siguiendo los procedimientos hasta ahora utilizados, jamás podrá el Estado debidamente construir y explotar los ferrocarriles.

El ferrocarril de Santander a Valencia debe construirse por las siete provincias mancomunadas

Concretándonos al caso del ferrocarril Santander-Valencia, al estudiarlo hemos visto que, tomando una cifra prudente de ingresos, deducida por comparación de líneas en explotación, puede obtenerse un beneficio de 16.368 pesetas por kilómetro, que equivale a un 3,79 por 100 del capital invertido; pero si partimos del supuesto de que el Estado prescinda de cobrar los impuestos y contribuciones con que hoy grava a las empresas ferroviarias, en este caso el beneficio será de 22.000 pesetas por kilómetro, lo que equivale a un 5,10 por 100 del capital invertido.

Si en estas condiciones el Estado garantiza el 5 por 100 del presupuesto a la entidad constructora, resultará una garantía nominal, y como este ferrocarril es de esperar obtenga mayores ingresos, resultará un margen de mayores beneficios, indispensable siempre para conseguir se empleen capitales en empresas de esta índole.

El ferrocarril Santander-Burgos-Soria-Teruel-Segorbe-Valencia ocupa una posición, y está llamado a llenar una función realmente estratégica al servir dos mares, el Cantábrico y el Mediterráneo, y dos grandes puertos comerciales, como son los de Santander y Valencia, llamados ambos a ser de los más importantes de la Nación.

Atraviesa esta línea siete provincias, algunas de ellas ya prósperas, otras con riqueza, por decirlo así, latente, y estancada en espera de la gran línea de ferrocarril que les ponga en comunicación fácil y rápida con el comercio mundial. La floreciente ganadería de estas provincias, hoy menos activas; la agricultura, que, por carencia de vías de transporte, no ha podido alcanzar todavía su pleno desarrollo; las industrias forestales; la minería, aún en embrión por la imposibilidad actual de llevar a los mercados los abundantes y riquísimos minerales de aquellas comarcas, ansían verse redimidas por la locomotora, de ella esperan su engrandecimiento y bienestar de muchos de sus hijos, que hoy emigran a lejanas tierras, y que hallarán trabajo abundante y renumerador en su propio terruño el día que la locomotora cruce las abruptas montañas y los solitarios valles en los que tantas riquezas esperan ser incorporadas al tesoro patrio.

Siendo tan grande el interés que estas provincias han de tener porque esta línea, de inmenso beneficio para ellas, se

construya, ¿no sería posible el que se mancomunaran para el fin tan altamente patriótico de llevar a cabo por sí mismas la construcción de ese ferrocarril, sin acudir a intermediarios, que obtienen grandes beneficios sin más sacrificio ni trabajo que poner el negocio en manos de la banca extranjera, cuya codicia nunca se ve satisfecha?

Si otras mancomunidades han podido constituirse en España con fines no tan altamente patrióticos como este que indicamos, ¿cómo no pensar con júbilo en la posibilidad de esta nueva mancomunidad interprovincial, cuyos fines no podrían ser ni más patrióticos ni más prácticos!

Sobre la base de la garantía del 5 por 100 que concede el Estado a estos ferrocarriles, y teniendo en cuenta que estas provincias atravesadas por el ferrocarril Santander-Burgos, Soria-Calatayud-Teruel-Segorbe-Valencia tienen un crédito muy superior al necesario para obtener los capitales que a cada una correspondería aportar para su construcción, nada más fácil que emitir el empréstito necesario en buenas condiciones. •

A tan hermosa iniciativa de las siete provincias, el Estado respondería seguramente con la exención del pago de los impuestos de tráfico, quedando así asegurado un interés remunerador al capital empleado.

La garantía de las provincias resultaría en realidad puramente nominal, por tener previamente asegurada la garantía del Estado, y, lo que más importa, por la inmejorable garantía que constituye la bondad intrínseca del negocio.

El estudio, la construcción y la explotación de una extensa línea de ferrocarril no tiene ya secretos para los técnicos y los financieros españoles, como tampoco lo tiene la técnica de una emisión de valores garantizados por el Estado en primer término y subsidiariamente por las provincias y los pueblos interesados.

La fe se ha dicho que puede mover las montañas; la voluntad y la energía, puestas al servicio de una causa tan noble, patriótica y beneficiosa para una parte tan grande de nuestra España, ha de poder imponerse a todas las dificultades y llevar a feliz término esta iniciativa.

A los hombres representativos de las siete provincias atravesadas por el ferrocarril en proyecto brindamos la idea, en la seguridad de que habrá de caer en suelo fecundo y fructificar, pues no en vano se encuentra entre ellas Valencia y Burgos, que los siglos han unido en un mismo símbolo de los más altos ideales de la patria, y con ellas las provincias de sentir más hondamente hispánico de nuestro suelo.

Recordemos el lema viril de los anglosajones *Self help*,

y su tan sabia máxima de gobierno *Self government*; ambos nos dicen, lo más concisamente posible, lo que puede ser guía directriz de las iniciativas de este ferrocarril, llamado a incorporar a la vida económica de España tan extensas, nobles y ricas regiones de su territorio.

Ayudarse a sí mismos.

Gobernarse por sí mismos.

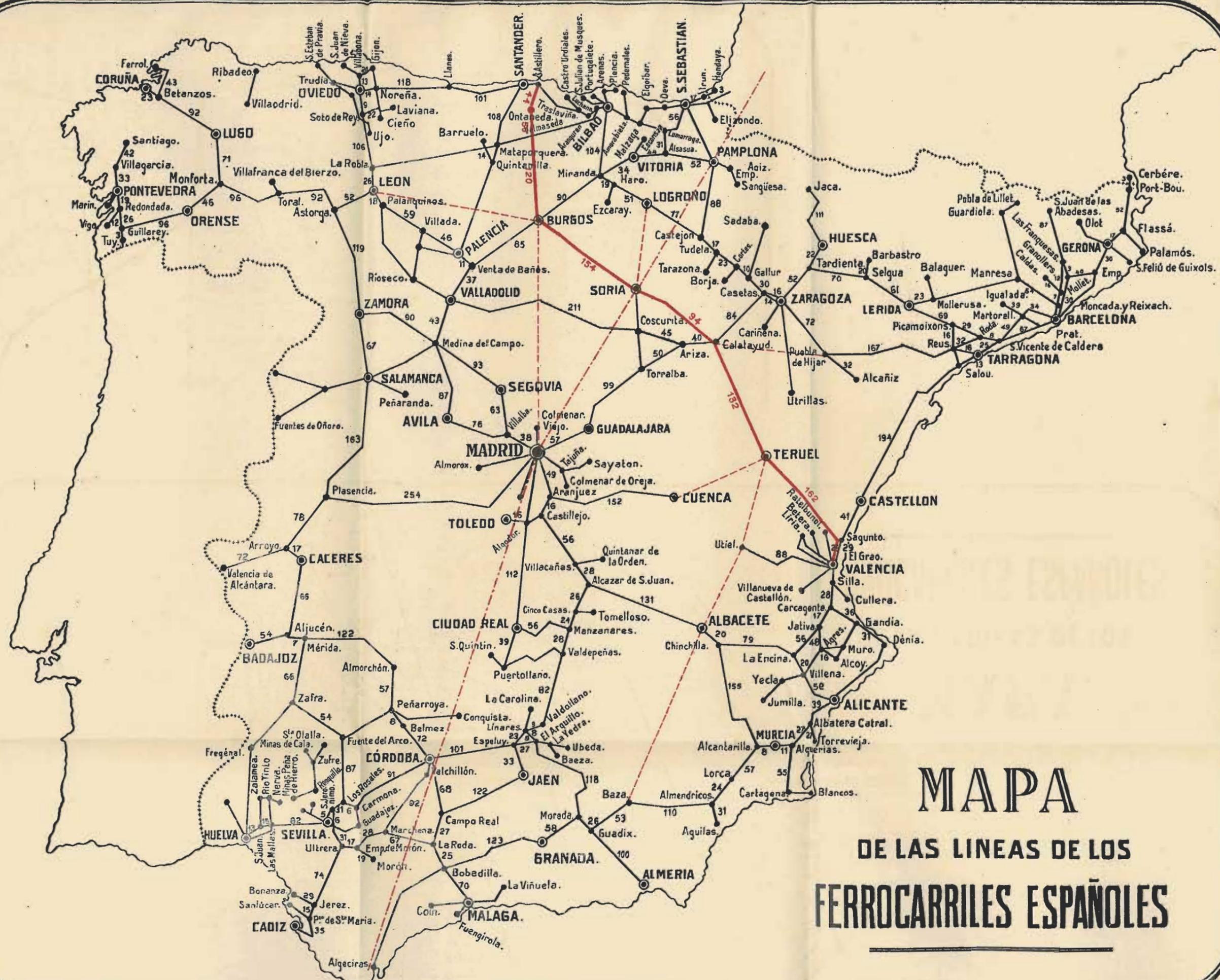
EL INGENIERO DE CAMINOS,

R. de Aquinaga.

Santander, 20 de agosto de 1920.



A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized, calligraphic 'R' followed by a vertical line that ends in a small hook. The signature is positioned to the left of the circular stamp.



MAPA
DE LAS LINEAS DE LOS
FERROCARRILES ESPAÑOLES

