

Ferrocarril desde Pamplona
a la frontera de Francia.
M. 1884.

MEMORIA

SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE CONCESION DE UN FERRO-CARRIL DIRECTO

DESDE

PAMPLONA Á LA FRONTERA DE FRANCIA,

presentado por algunos diputados de Navarra.

LA DIRIGE Á LAS CÓRTEES LA COMPAÑIA CONCESIONARIA DEL FERRO-CARRIL

DE ZARAGOZA A PAMPLONA.

MADRID.

Imprenta de EL CLAMOR PUBLICO, á cargo de D. D. Navarro,
CALLE DE LOPE DE VEGA, NUM. 45.

1864.

Los viajeros que llegan á Pamplona por los ferro-carriles del centro, del Mediodía y del Este de la Península, se encuentran á treinta y ocho kilómetros de distancia de la frontera francesa. Pero el camino de hierro no pasa mas adelante en la direccion del Norte, ni pasará cuando esté terminado, segun la actual ley de concesion; de suerte, que quien desee penetrar en el vecino imperio, habrá de escoger entre dos medios, ó continuar en diligencia por el camino mas corto y directo, ó dar un larguísimo rodeo en camino de hierro.

El proyecto de ley que han presentado á las Córtes algunos diputados por Navarra, tiene por objeto autorizar la construccion de ese corto trozo de ferro-carril que ha de completar la comunicacion directa entre Madrid y la frontera, abriéndonos paso hácia el resto de Europa.

Empezaremos por trazar ligeramente la historia de este negocio. Como era preciso que el camino de Zaragoza á Pamplona tuviese alguna salida hácia los puertos del Norte de la Península, la ley de concesion dispuso que se enlazara con el ferro-carril de Madrid á Irun en el punto que designara el Gobierno, entre Irurzun y Alsásua, cuyo punto habia de depender del trazado que se adoptase para esta última línea. Si se hubiera decidido el Gobierno por el de Irurzun, á cuya resolucion pareció inclinado durante algun tiempo, habria sido mucho menor el rodeo que se impusiera á los viajeros y mercancías, que, pasando por Pamplona, hubieran ido á buscar aquella salida hácia el Océano, ó hácia Francia, como podrán conocer nuestros lectores consultando el mapa. Pero razones, cuya eficacia y naturaleza no es del caso presente el examinar, movieron en diverso sentido el ánimo del Gobierno, quien

optó por el trazado de Alsásua, que sin duda alguna era el mas conveniente y económico para la Compañía del Norte.

Pero esta medida contrariaba de tal manera los intereses de otras Compañías, los mas sagrados todavía de aquellas provincias, los de los viajeros y mercancías; y sobre todo, las mas simples nociones del buen sentido, que una vez preferido el trazado de Alsásua para la línea del Norte, se ideó paliar algun tanto esta decision, variando el punto de empalme de los dos ferro-carriles, que algunos pensaron debiera ser en Alegría, cerca de Tolosa. Este proyecto ofrecia, en efecto, la ventaja de abreviar las distancias; pero en cambio, para ir á buscar á Alegría se habria visto obligada la Compañía de Pamplona á atravesar con sus obras por medio de los Pirineos, lo que hubiese exigido sacrificios enormes, á menos de que una subvencion cuantiosísima allanara esta dificultad á costa del Erario. Por estas razones se abandonó tambien dicha alteracion, quedó fijado definitivamente el enlace de ambas líneas en Alsásua, y hoy resuelta la cuestion por el Gobierno, terminada y abierta al servicio público la seccion de Pamplona á Irurzun, se activan desde allí los trabajos de construccion del trozo restante. Dentro de pocos meses estarán concluidas las obras, abierta la explotacion y enlazados los dos ferro-carriles, si ha terminado el suyo la Compañía del Norte. A gusto, y con arreglo á la conveniencia de esta última se han resuelto, pues, las cuestiones relativas al trazado de su línea y al enlace en Alsásua, aun cuando, acaso por un error funesto, no se han tenido tan en cuenta como la justicia reclama los intereses del ferro-carril de Pamplona. Abierta está, de todas suertes, como se deseaba, una comunicacion por vía férrea entre las provincias de Navarra y Guipúzcoa, y una salida hácia el puerto de San Sebastian á los frutos y mercancías de aquellas comarcas.

Pero la cuestion que no se ha resuelto, el interés que no se ha atendido de modo alguno hasta el presente, es el de las comunicaciones con Francia, el de facilitar nuestras relaciones con el resto de Europa, el de abrir salida á nuestros frutos en los mercados del vecino imperio. Ya hemos dicho que el viajero que llegue á Pamplona y quiera seguir hácia la frontera, se verá obligado á optar entre las carreteras que la atraviesan directamente y los ferro-carriles, á los cuales se ha impuesto un absurdo y costosísimo rodeo. Si opta por este último medio, desde Pamplona tendrá que

andar veinte y un kilómetros, no en direccion del Nordeste, como convendria, si no del Noroeste, hasta Irurzun: desde allí, caminando siempre hácia Poniente, despues de recorrer cerca de otros treinta llegará á Alsásua, punto de empalme de ambas líneas, y entonces al cabo de un viaje de cincuenta kilómetros se hallará situado, no á treinta y ocho como al comenzar su jornada, sino á ciento cuatro de la frontera de Francia por la línea del Norte. Lo que es decir, en resumen, que se habrá visto obligado á andar ciento cincuenta y cuatro kilómetros, ó sean ciento diez y seis mas de los necesarios para penetrar en el vecino Imperio.

Y entiéndase bien, que lo dicho de los viajeros se aplica con igual razon á las mercancías, y especialmente á los ricos y abundantes productos agrícolas de las provincias situadas sobre las márgenes del Ebro, á los cuales seria tan fácil procurar ventajosa venta en los mercados franceses; conviniendo tener en cuenta, que un rodeo de ciento diez y seis kilómetros significa, además de la pérdida de tiempo, un recargo de mas de sesenta reales en cada tonelada de vino, ó sea de cualquiera otro de los productos que pudieran llevarse á aquellos mercados (1).

Para violentar de esta manera las reglas á que se ajusta en todos los países cultos, no solo el trazado de las vías perfeccionadas, sino el de las mismas carreteras; para impedir á los ferro-carriles que han de ponernos en comunicacion con Europa que proporcionen las únicas ventajas que pueden ofrecer, esto es, un ahorro de tiempo y de dinero; para obligar á los viajeros y mercancías á separarse de su direccion natural, sujetándolos á las desviaciones mas inconvenientes y caprichosas; en una palabra, para

(1) Para los viajeros, ciento diez y seis kilómetros de rodeo, equivalen como cuestion de tiempo á un retraso de tres ó cuatro horas, y como gasto de viaje, á un aumento de cuarenta y siete reales en coche de primera clase, y de la mitad en tercera. Puede calcularse que las mercancías pagan como término medio á razon de cincuenta y cinco céntimos de real por tonelada y kilómetro. La tonelada de vino, cuyo transporte directo desde Tudela á Francia costaria poco mas de sesenta y seis reales, y exigiria poquísimos tiempo, habiendo de ir á buscar en Alsásua el punto de empalme de dos líneas distintas, tardará algunos dias en llegar á la frontera, y ocasionará, por lo menos, un gasto de ciento veintisiete reales. Este recargo equivale, por lo tanto, á un derecho de mas de sesenta reales establecido en favor de ciertos intereses sobre cada tonelada.

Para estos cálculos hemos escogido como punto de comparacion la frontera, y no Bayona, porque no hay razon alguna para suponer hayan de llegar á este puerto los vinos y demás artículos que se destinan á los mercados franceses. Pero si se tiene, como debe tenerse en cuenta, que una gran parte de ellos se han de consumir en las provincias del Mediodía y Suroeste de Francia, como por ejemplo, hácia la parte de Tolosa, en este caso resultará que es mucho mayor el recargo con que han de quedar gravados los productos de Aragon, de Navarra y demás provincias, si se les impone la obligacion de rodear por Alsásua é Irun.

impedir que se construya el ferro-carril directo de Pamplona á la frontera, seria preciso que mediaran las mas poderosas é incontables razones. Tiempo es ya de examinar las que se han alegado hasta ahora.

La primera de todas, es la de seguridad nacional y defensa del territorio, pues cualquier interés material cede ante consideraciones tan sagradas. Podriamos decir, sin embargo, que en tiempos como estos esencialmente pacíficos é industriales, no conviene sacrificar los intereses permanentes de la sociedad á lejanas eventualidades de conflictos y guerras, con tanta mas razon, como que una vez en presencia de estos peligros, las Naciones mas poderosas é invencibles en la Era moderna son aquellas donde florecen las artes de la paz, por cuyo impulso se desarrolla la prosperidad pública, y crecen los recursos de la hacienda y del crédito, que fueron siempre, y son ahora mas que nunca el nervio de la guerra. Pero renunciamos á este género de argumentos, y estamos dispuestos á conceder que ante la defensa militar deben callar los intereses comerciales y agrícolas de los pueblos. Lo que falta por demostrar, lo que no se demostrará nunca, es que de la construccion de un camino directo de Pamplona á Francia, puedan resultar tales inconvenientes.

Salta á la vista de quien fija sus ojos en el mapa, que antes de ahora han estado, están todavía, y nadie ha imaginado que dejen de continuar abiertas para la comunicacion de ambos países, carreteras que parten de Pamplona hácia el Norte, atraviesan la frontera y entran en Francia de la misma manera que ha de entrar el ferro-carril directo á que nos referimos. Por ventura, ¿se ha opuesto alguien á la construccion de esas vías, ó si alguien se opuso, tomó en cuenta el Gobierno su resistencia? ¿O pide alguien que se inutilicen y destruyan? ¿O acaso para una invasion francesa ofrecen mayor peligro los ferro-carriles que las carreteras? De que no es así pueden convencerse fácilmente tanto las personas mas enteradas como las mas ignorantes en materia de estrategia.

A un general que intenta penetrar en territorio extranjero, se le ofrecen dos caminos. El primero es una carretera á cuyos dos lados puede desplegar su ejército cuando la ocasion lo requiera, tanto mas fácilmente, como que ni le ha sido necesario desbaratar la formacion de sus regimientos, ni desmontar los ginetes, ni trastor-

nar el atalage de su artillería. Si encuentra á su paso entorpecida ó desbaratada la carretera, bien sabe que tiene facilísimos medios de repararla, y aun cuando se le suscite el mayor de los inconvenientes conocidos, que es la destruccion de un puente, no hay ejército moderno que deje de llevar consigo los aparatos necesarios para atravesar rios caudalosos. El otro camino es un ferro-carril. Para valerse de él, lo primero que se necesita es fraccionar las fuerzas, porque no hay tren que pueda conducir, no ya un ejército, ni una division, pero ni siquiera un regimiento que pase de mil hombres. Es preciso desmontar la caballería, desenganchar las piezas, y montar en wagones ó trucks los ginetes y artilleros, los caballos y cañones; de tal manera, que para restablecer el orden de batalla, fuera preciso pedir al enemigo algunos dias de tiempo. En esta forma es forzoso atravesar debajo de las montañas por prolongados subterráneos, y á la entrada y salida de ellos, así como en el resto de la vía, por trincheras y terraplenes á cuyo borde hay taludes tan altos como un monte, ó precipicios y derrumbaderos que presentan dificultades insuperables á toda maniobra militar. La destruccion del mas pequeño ponton, de la mas insignificante alcantarilla, seria leve dificultad de pocos instantes para el ejército que marcha por una carretera, y sin embargo fuera obstáculo insuperable para el paso de un tren. Ni aun es preciso tanto para detener en su marcha al mas poderoso ejército: bastaria con suprimir algunas traviesas, con levantar algunos metros de rail (1). De tal modo, que entre las proezas de que hacen mencion las historias antiguas y modernas, ninguna parece comparable á la del general que, determinándose á emplear los ferro-carriles como medio estratégico de invasion y ataque, entrase con un ejército embarcado en los wagones de un tren por territorio enemigo.

En pocas horas se puede levantar y destruir la vía en todo el camino directo desde Pamplona á la frontera, siendo así que se necesitan muchas semanas para sentarla de nuevo. Para abrir un túnel de dos kilómetros, se requieren con multitud de obreros algunos millones de reales y muchos años de tiempo, mientras que con algunos barriles de pólvora hay sobrado para destruirle en breves

(1) En medio de la mayor paz y tranquilidad, y con los recursos de que disponen las grandes empresas constructoras, para sentar la vía, es decir, traviesas y rails, en una línea donde se hallen en perfecto estado las obras de tierra y de fábrica, se necesitan dos dias por kilómetro.

momentos. Y por si estas razones no produjesen el mas completo convencimiento, aun se puede añadir que, siendo el ancho de la vía francesa distinto del de la vía española, y siendo tan fácil retirar todo el material de traccion y de transporte, ó bien al abrigo de una plaza fuerte, ó bien del otro lado del Ebro, de poco serviría á los invasores encontrar la vía espedita, dado que esto fuese posible; necesitarian, además, de larguísimo tiempo para construir las máquinas y wagones que hubieran de trasportar sus ejércitos. Las personas versadas en estas materias saben perfectamente que en los talleres mejor montados de Europa es obra de muchos meses la construccion de una locomotora.

Además, esta cuestion ha sido resuelta de una manera definitiva é inapelable por la única autoridad competente. La Junta consultiva de guerra ha dado dictámen sobre los peligros que puede ofrecer para la seguridad de nuestra frontera, un camino que se trata de construir por Canfranc, punto que es justamente de los que suscitaban mayores recelos, y ha declarado terminantemente que no hay peligro alguno en abrir nuevos pasos al través de la muralla natural de los Pirineos. Por grande que sea el celo patriótico de que se sientan animados los abogados de la Compañía del Norte, y del monopolio que esta pretende ejercer en las comunicaciones traspirenáticas, no puede suponerse que sea mayor su competencia en materias estratégicas que la de los dignos y respetables generales que componen la Junta mencionada, ni tampoco se ha de creer que se interesen estos últimos menos vivamente por la independencia de la Pátria. Por la gravedad que en sí tiene cuanto se relaciona con asunto tan capital, nos hemos detenido, mas acaso de lo necesario, al tratar de una cuestion á todas luces resuelta, y lo hemos creído oportuno, tanto por respeto hácia personas que sinceramente han abrigado hasta aquí esos infundados temores, como por noticia y esperiencia de que es preciso someter á maduro exámen la ostentacion de ciertos sentimientos nobles, elevados y patrióticos, á cuya sombra se ocultan á veces las miras de la parcialidad, de la especulacion y del egoismo.

Otra de las objeciones alegadas anteriormente contra el ferrocarril directo de Pamplona á Francia, se fundaba en los perjuicios que de su explotacion pudieran seguirse á los puertos españoles del Océano. En verdad, no es fácil comprender qué especie de daños

pueden resultar á la mayor parte de esos puertos, como por ejemplo al de Santander, á donde han de acudir en todos tiempos por carretera, por canal ó por camino de hierro, para su esportacion, los frutos y mercancías de comarcas enteramente distintas de aquellas que está destinado á servir y fomentar el ferrocarril de Navarra; siendo tan imposible el que los trigos y harinas de la tierra de Campos destinados á las Antillas, vayan á esportarse por el ferrocarril de Pamplona, como el que los vinos de Aragon y Rioja busquen por Santander su salida para el mercado de Francia. Otro tanto podríamos decir del puerto de Bilbao, dotado hoy de un ferrocarril para el cual ha concurrido el Tesoro público con una subvencion cuantiosa y que será en todos tiempos el conducto por donde se verifique la esportacion ultramarina de una gran parte de los productos de nuestras provincias centrales, así como la importacion de los artículos extranjeros destinados al consumo de estas. La cuestion queda reducida, por consiguiente, á un solo puerto, que es el de San Sebastian, cuyo comercio se ha supuesto harto infundadamente, puede trasladarse á Bayona á consecuencia de la apertura del ferrocarril directo de Navarra.

Y lo primero que conviene observar es, cuán quiméricos son los temores que inspira la competencia de Bayona, puerto situado en el fondo de una ria, á cuya entrada por medio de costas bravas y peligrosas pone nuevos obstáculos su barra, que solo consiente el paso á buques de escaso tonelaje. Ni ha sido, ni es, á pesar de las sumas que se han empleado en mejorarlo, ni será jamás el de Bayona un puerto floreciente y temible para sus rivales.

Acerca de esta competencia, tambien conviene tener presente que, segun antes dijimos, están próximos á terminar los trabajos del ferrocarril de Pamplona á Alsásua, destinado, no solo á unir con Navarra las provincias de Guipúzcoa y Alava, y á proporcionar fácil salida hácia San Sebastian á los viajeros y mercancías que hayan de embarcarse, sino tambien á completar la comunicacion por vía férrea entre los dos mares dentro de nuestra Península.

Hemos explicado antes de qué suerte el punto de empalme de ambos caminos fué designado con arreglo á los deseos y conveniencia de la Compañía del Norte. Pero lo que razonablemente, ni San Sebastian ni otro cualquier puerto podrán nunca disputar al camino de tierra, ya sea por ferrocarril si llega á construirse, ya

sea por las carreteras abiertas desde hace años, es la estraccion de gran parte de las cosechas de nuestra agricultura, reclamada por el consumo de las provincias centrales y meridionales de la Francia. ¿Qué razon habria para que apartándose de su recta y natural direccion, fueran estas á soportar los gastos, comisiones, fletes, detenciones y averías de un embarque inútil? En posesion de ese tráfico se encuentra hoy la carretería, y no será de seguro el puerto de San Sebastian el que pueda competir con ella. Solo podría conseguirlo un ferro-carril que abaratase los trasportes, por cuyo medio diera notable impulso con la esportacion de sus frutos á la prosperidad y riqueza de nuestras provincias.

Y aquí ocurre naturalmente, acerca de las carreteras que parten de Pamplona y cruzan la frontera, la misma observacion que ya hicimos al tratar de la cuestion de defensa del territorio. Si tantas objeciones suscita la facilidad de las comunicaciones por tierra; si tantos peligros ofrece la construccion de un ferro-carril que pueda trasladar á Bayona el comercio de nuestros puertos, ¿cómo es que nunca se ha ocurrido á nadie semejante reparo, cuando se construyeron esos caminos de rueda que llevan exactamente igual rumbo y que tambien pueden conducir al través de los Pirineos las mercancías, que de otro modo hubieran de embarcarse en San Sebastian? Se nos responderá, tal vez, que por lo mismo que es mayor el poder de un ferro-carril, son tambien superiores los peligros que suscita. Pero contruidos, y no por cierto sin la cooperacion generosa del Estado, los ferro-carriles que afluyen á San Sebastian y Bilbao, la competencia queda restablecida en los mismos términos de las antiguas carreteras.

Es cierto que los puertos y la Marina mercante merecen la proteccion del Estado. Pero esta proteccion se ha dispensado hasta aquí bajo una forma equitativa y discreta, sin perjuicio de otros intereses que son igualmente respetables. Es verdad que si los Estados modernos que tienen costas y puertos hubieran cerrado los caminos que atraviesan sus fronteras, ó al menos una parte de ellos, habrian contribuido de este modo á la prosperidad de la Marina y de los puertos, obligando á embarcarse á viajeros y mercancías que ahora caminan por tierra. Pero no se habria obtenido este beneficio sino á costa de la facilidad de las comunicaciones.

Grandísimos habrian sido de igual manera los perjuicios que su-

frieran todos los ramos de industria, y en particular la agricultura, si en vez de allanar el consumo y esportacion de sus productos hubiesen procurado los Gobiernos ponerle obstáculos, y si en vez de abrirles caminos fáciles y baratos para mercados extranjeros, se les hubiera obligado á inútiles gastos sin dejarles otra salida abierta que la de las costas y puertos.

Las reclamaciones presentadas en nombre de algunas plazas marítimas contra el camino de Navarra ni aun tienen el mismo fundamento en que podrian apoyarse los comerciantes y navieros de Sevilla ó de Cádiz, si reclamasen contra la terminacion del ferro-carril que desde el centro de la Monarquía conduce á las fronteras de Portugal, pidiendo que dicho camino concluya en Mérida, bajo pretesto de que no conviene vayan los frutos de Estremadura á embarcarse en Lisboa, con perjuicio de los puertos y de la Marina Española. Habriase respondido, que por dignos de respeto que fueran tales intereses, aun lo era mas la facilidad de las comunicaciones, y que justo era dejar á los productos de la agricultura nacional que buscasen por mar ó tierra la salida que estimaran mas espedita y económica.

No por eso han de carecer de proteccion y fomento los intereses marítimos. En tiempos en que gozaba de mayor boga, y era escrupulosamente practicado por los Gobiernos el sistema protector, de cuyas escelencias ó imperfecciones no es ocasion esta de ocuparnos: en aquellos mismos tiempos no sabemos hubiera economista alguno que aconsejara, ni Gobierno que intentase suprimir las vías terrestres al través de las fronteras, en beneficio de los puertos nacionales.

Entonces se ideó un medio, que aun hoy dia está en práctica y es muy conocido, para fomentar la prosperidad de estos últimos y de la marina mercante, sin menoscabo de ramo alguno de produccion indígena, y este medio consiste en imponer derechos mas moderados á las mercancías extranjeras que se introducen por buques nacionales, que á las demás que se importan en navíos extranjeros, ó por la vía de tierra. De manera que, á favor de este beneficio llamado de *bandera*, y aun vigente en nuestra España y otras Naciones de Europa, han gozado de proteccion los puertos, sin que fuese necesario suprimir los caminos internacionales, ni poner embarazo alguno á la estraccion de los productos del trabajo nacional.

Mientras ese privilegio subsista, la introduccion por tierra de

mercancías extranjeras estará reducida á estrechísimas proporciones, ya se construyan ó dejen de construir ferro-carriles transpirenaicos, y los intereses marítimos gozarán de cuanto favor puede dispensarles la justa predilección del Gobierno.

Además de estos reparos, fundaban su oposición los adversarios del ferro-carril navarro en los vicios del trazado por los Alduides, que fué objeto de la deliberación de las Cortes. Encontrábasele aceptable y conveniente en cuanto á su trazado horizontal por el desenvolvimiento y amplitud de sus curvas; pero se ponderaba la imperfección del vertical, que presentaba rasantes con pendientes de treinta y otras de veintisiete milímetros, las cuales se complicaban con curvas de las de menor radio, dentro de un túnel que había de tener cinco ó seis kilómetros de extensión. Se encarecía al mismo tiempo el exagerado costo de este subterráneo á causa de su longitud, de la elevación de su carga y profundidad consiguiente de los pozos que habrían sido necesarios para construirle. Decíase, por último, que este túnel cruzaba la frontera, de modo que pertenecería á ambas Naciones, con lo que se daba á entender había de sernos difícil inutilizarle en caso de guerra. Parecieron de leve monta estos inconvenientes á muchas personas imparciales, al considerar que no se pedía subvención al Estado; que los costos de la obra no habían de gravar la fortuna de los contribuyentes, ni mucho menos la de opositores tan solícitos en mirar por intereses ajenos; y finalmente, que á la Compañía concesionaria, y no á sus adversarios, era á quien convenía reflexionar sobre las dificultades y dispendios que pudieran ocasionar en la explotación la aspereza y exageración de las pendientes, dado que no podían de manera alguna ocasionar peligros para los viajeros. De todas suertes, lejos de menospreciar estos reparos la Compañía de Pamplona, y antes deseosa de darles satisfacción cumplida en cuanto pudieran tener de acertados y justos, y dispuesta á emplear todos los medios adecuados para allanar tales dificultades, mandó emprender nuevos estudios, los cuales ofrecen los resultados mas lisonjeros, segun se puede ver por el plano y perfil (documento número 1), que acompañan á esta Memoria.

No habrá curvas cuyo radio sea inferior á trescientos metros, ni habrá rasantes cuyo desnivel pase de dos por ciento; pendientes tan admitidas, que apenas hay en España ferro-carril en cuyo trayecto no se encuentren algunas que las igualen ó al menos que se les apro-

ximen, y que está probado no suscitan entorpecimientos graves para el uso de la vía. El túnel no se prolongará por espacio de cinco ó seis kilómetros, sino solo de dos mil setecientos setenta y cinco metros, y con tal precaución, que terminando dentro de nuestro territorio, sin llegar á la frontera, esté en manos del Gobierno español adoptar las precauciones de seguridad que estime oportunas. En poder de las oficinas del Ministerio de Fomento se encuentra ya la parte esencial de estos estudios; esto es, los planos y perfiles ejecutados y firmados por ingenieros españoles, que responden de las condiciones del trazado; y que han sido sometidos al examen y recificación de otros ingenieros designados por el Gobierno.

Si acaso faltasen otras formalidades de mucha menor importancia, no serían de tal naturaleza que puedan servir de embarazo á la iniciativa del legislador, para lo cual bastará recordar en qué situación se hallaba el proyecto de otros ferro-carriles de mucha mayor extensión é importancia, al tiempo en que las Cortes acordaron su concesión (1). La que ahora se pide en el proyecto de ley presentado por algunos diputados de Navarra, es puramente condicional, y no ha de tener valor ni efecto sino en el caso de que los estudios satisfagan las condiciones que se fijan en cuanto al máximum de las pendientes y radio de las curvas.

De este modo se han desvanecido, unos despues de otros, los inconvenientes que con razón ó sin ella, de buena ó mala fé, habían alegado contra el ferro-carril de Navarra sus mas obstinados adversarios. Próximas á terminarse las obras del ferro-carril que en Alsásua une los de Pamplona y el Norte, queda satisfecho el deseo de los que querían poner en comunicación á Navarra con Guipúzcoa y Alava; queda abierta igualmente la salida hácia el puerto de San Sebastian para los productos, viajeros y mercancías que hayan de embarcarse, de la misma manera que facilita su exportación por Bilbao la terminación del otro ferro-carril, que corre desde aquella plaza mercantil hasta Alfaró. Por ambas líneas puede considerarse establecida y asegurada entre ambos mares la comunicación tan anhelada. Dentro de breves meses, desde Barcelona y aun desde Valencia, Cartagena y Alicante, podrán ya encaminar las mercancías sin romper carga, y los viajeros sin cambiar de wagon, hasta los puertos de la costa cantábrica, y se verán unidos dentro del ter-

(1) Véase el documento adjunto núm. 2.

itorio español el Océano y el Mediterráneo por ferro-carriles, hoy terminados ó á punto de terminarse. Ha desaparecido, pues, este inconveniente, antes tan encarecido cuando ni existía el camino de hierro de Bilbao, ni se creía que llegara á abrirse el de Alsásua, y ningun temor puede infundir bajo este aspecto la prolongacion hasta la frontera del de Pamplona. La Junta consultiva de Guerra ha declarado que nada hay que temer para la seguridad del territorio, aunque se abra nueva puerta en la muralla natural de los Pirineos. Por último, nuevos y mas felices estudios han desvanecido los inconvenientes mas ó menos imaginarios del antiguo trazado.

¿Qué es lo que puede alegarse hoy día contra la justísima solicitud de los pueblos de Aragon y de Navarra? ¿Qué obstáculo puede ya presentarse contra la brevedad de las comunicaciones entre el centro, el Mediodia y el Este de nuestra Península con el resto de Europa en los términos propuestos por la Compañía de Pamplona?

Desembarazada la cuestion de los elementos que la complicaban y oscurecian, queda reducida á sus límites naturales. ¿Es ó no legal la concesion de un ferro-carril que sirva de continuacion á la línea de Pamplona? Se ha dicho que seria contraria á los derechos adquiridos bajo el amparo de la ley por la Compañía del Norte. Si así fuera, el Gobierno y la representacion nacional estarían obligados, con perjuicio de cualquiera otra razon contraria, y aunque fuera grave el daño de los intereses públicos, á respetar ese privilegio por extraño, por singular, por excesivo que parezca. Pero, ¿dónde está la ley que lo consagra? ¿Dónde está la prescripcion que autoriza tan exorbitante monopolio?

En los principios generales del derecho, de modo alguno. En las disposiciones generales que rigen en materias de ferro-carriles, tampoco. ¿Es en alguna ley, en alguna concesion especial, que otorgue exclusivamente á la Compañía del camino de Madrid á Irun el derecho de penetrar en Francia por toda la estension de los Pirineos occidentales, ó al menos en una zona determinada, harto estensa por cierto, si hubiera de abrazar toda la frontera de Guipúzcoa y Navarra? Eso ni siquiera es posible, si se atiende el liberal é ilustrado espíritu que animó á las Córtes Constituyentes en materia de concesion de ferro-carriles. Mas para existir un privilegio tan extraordinario y oneroso seria preciso, al menos, que estuviera consignado clara, espresa, terminantemente en alguna disposicion le-

gal. Se ha pedido repetidas veces lo menos que puede pedirse en tales casos; la exhibicion de ese diploma de monopolio, y nunca pudieron presentarlo quienes tan empeñados se muestran en su observancia y cumplimiento.

Vamos á presentar, por el contrario, una prescripcion legal que confirma y ratifica los principios del derecho comun en materia de libertad de comunicaciones, y por cierto que no la hemos ido á buscar en códigos antiguos y olvidados, cuya existencia pudieran desconocer los patrocinadores del ferro-carril del Norte. Esta línea fué concedida con arreglo á la ley general de ferro-carriles de 1855, y el art. 52 del pliego de condiciones generales, que forma parte de aquella ley, dice así:

«Art. 52. Cualquiera ejecucion ó autorizacion ulterior de camino, canal, ferro-carril, trabajos de navegacion ú otros en la comarca donde esté situado el camino de hierro que sea objeto de la concesion, ó en cualquiera otra contigua ó distante, no podrá dar origen á indemnizacion alguna por parte de la empresa.»

Donde se vé que el legislador tuvo presente la necesidad de ocurrir á tales pretensiones de monopolio, y quiso confirmar la libertad de las comunicaciones, disponiendo que la concesion de un ferro-carril no impide tenga lugar la de otro nuevo, sea en comarca *contigua ó distante ó bien en la misma* por donde aquel atraviere. Ya conocerán nuestros lectores cuán desacertados andan los que sueñan con dificultades legales, nacidas del paralelismo de las vias, aunque paralelismo hubiera, que no le hay, entre dos vias que confluyen en Bayona, la una con procedencia de Búrgos y la otra de Zaragoza.

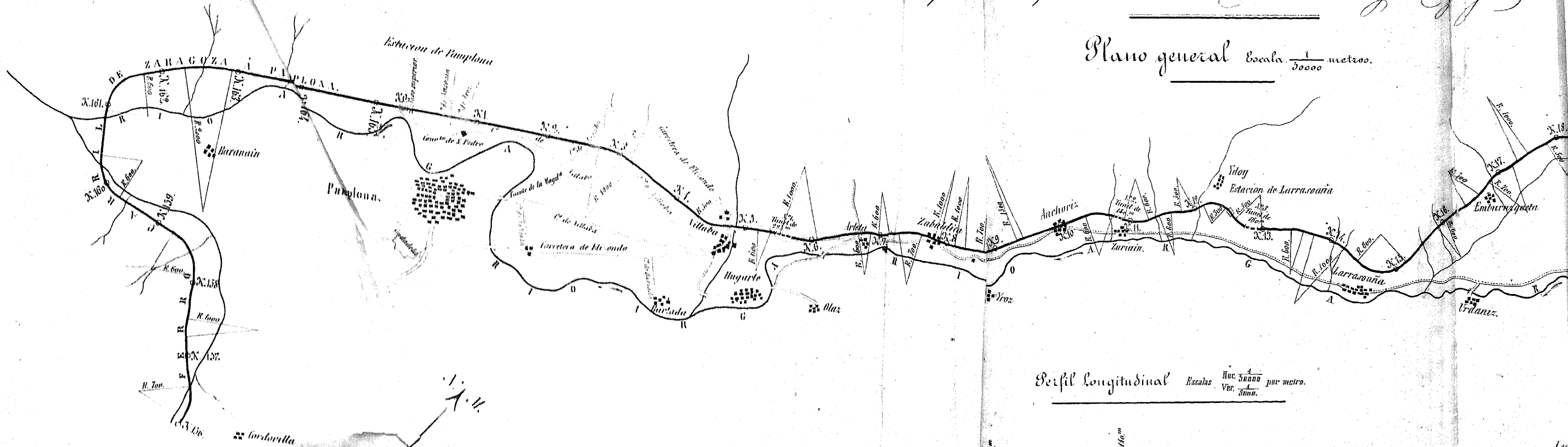
Pero si hay otra ley posterior que anule lo dispuesto en el citado art. 52 del pliego de condiciones generales, de nuevo pedimos que se presente esa desconocida y misteriosa cláusula de nuestra legislacion que prohíbe á la mayor parte de las provincias de España comunicar directa, breve y económicamente con el resto de Europa. Si no se presenta, como no se presentará ciertamente, tendremos derecho á decir que lo que se pide y desea, no es que se respeten derechos antes adquiridos, sino establecer ahora ese monopolio que no ha existido nunca ni puede existir mientras las Córtes españolas dispensen igual favor y proteccion á todos los intereses legítimos.

Las razones alegadas por los adversarios del ferro-carril directo quedan, por lo tanto, desvanecidas en todas sus partes. Los beneficios que de su construccion han de resultar son grandes, supuesto que servirá para facilitar y abreviar el enlace de nuestros caminos de hierro con los del resto de Europa, y para aproximar los frutos de nuestra agricultura é industria al rico mercado que los necesita para su consumo. Notorias son las razones de justicia en que se fundan los diputados de Navarra al pedir que se autorice la prolongacion del ferro-carril que hoy termina en Pamplona; y por último, del voto de las Córtes no ha de resultar gravámen alguno al Erario, supuesto que la Compañía concesionaria de aquella línea se presta á terminarla sin auxilio ni subvencion del Gobierno.—José de Salamanca.—Alejandro Llorente.—Miguel de Róda.—Joaquin Francisco Pacheco.—José de Zaragoza.—Joaquin de la Gándara.—Lorenzo Flores Calderon.—Fernando Fernandez de Córdova.—Francisco Lersundi.—Nazario Carriquiry.—Antonio Ros de Olano.—Luis Gonzalez Brabo.—Alejandro de Castro.—Fernando Alvarez.

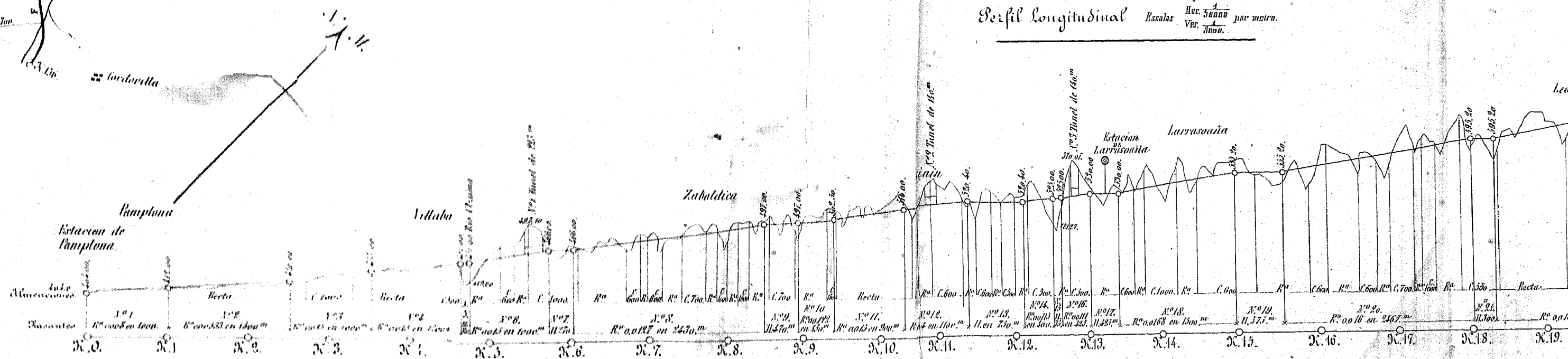
Madrid 1.º Enero, 1864.

FERRO-CARRIL DE PAMPLONA A LA FRONTERA pasando por Villaba, Larrasoana y Euzúy.

Plano general Escala $\frac{1}{50000}$ metros.



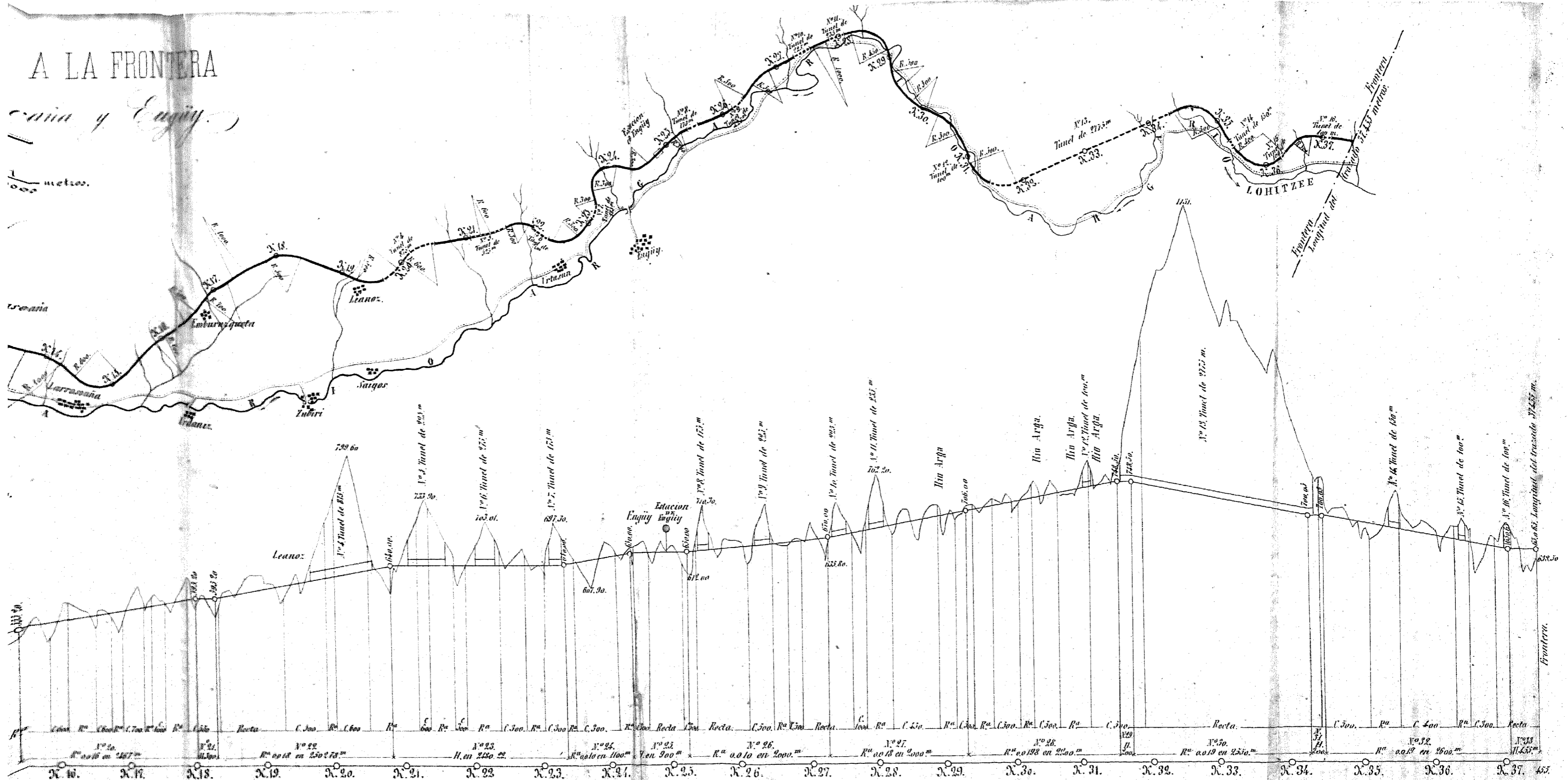
Perfil Longitudinal Escala Hor. $\frac{1}{50000}$ por metro. Ver. $\frac{1}{5000}$.



A LA FRONTERA

Guinea y Euzkay.

1000 metros.



Los Ingenieros Jefes
del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos
Angel Retortillo *Eusebio Puges*

DOCUMENTO NÚM. 2.

CITADO EN LA PÁGINA 13.

Nota de las leyes autorizando al Gobierno para otorgar concesiones de ferro-carriles antes de estar verificados los estudios.

FECHA DE LA LEY.

1. ^a —11, Julio, 1856.	Primera y tercera seccion de la línea del Norte de Madrid á Valladolid, y de Búrgos á la frontera francesa, y de Bilbao á Vitoria ó Miranda.	Subvencionada.
2. ^a —11, Julio, 56.	Línea de Aranjuez á las minas de carbon de piedra de Hinarejo, provincia de Cuenca.	Sin subvencion.
3. ^a — 9, Julio, 56.	Línea de Madrid por las provincias de Toledo y Cáceres á terminar en Malpartida de Plasencia.	Sin subvencion.
4. ^a —18, Julio, 56.	Línea que, partiendo de la de Madrid á Almansa, termine en Málaga. Por la misma ley, línea que, partiendo de la de Madrid á Almansa, entre Alcázar y Secuóllamos, pasando por Manzanares, Ciudad-Real, Mérida y Badajoz, termine en la frontera de Portugal.	Subvencionada. Subvencionada.
5. ^a — 5, Agosto, 1857.	Ferro-carril que, partiendo del Criadero carbonífero de Utrilla (Teruel), termine en el Ebro y punto de la Zaida. . .	Sin subvencion.
6. ^a — 5, Agosto, 57..	Ferro-carril desde el Criadero carbonífero de Gargallo (Teruel) al Ebro y punto del Escatron.	Sin subvencion.
7. ^a —15, Julio, 57.	Línea de Villarrobledo á Córdoba, Málaga y Granada.	Subvencionada.
8. ^a —15, Julio, 57.	Prolongacion de las líneas de Barcelona á Granollers y de Barcelona á Arenys de Mar hasta las inmediaciones de Hostalrich.	Sin subvencion.

- 9.^a—21, Abril, 1858. . . Ferro-carril desde Palencia que, empalmando con el de San Isidro de Dueñas á Alar, vaya á terminar, bifurcándose donde convenga, en los puertos de la Coruña y de Vigo. Subvencionado.
- 10.^a—17, Abril, 58. . . Desde las minas de Tharsis (Huelva) al sitio llamado El Fraile en la villa de Opiel (con arreglo al proyecto presentado, luego que sea aprobado por el Gobierno). Sin subvencion.
- 11.^a—19, Junio, 1859. . Desde las minas de cobre de Buitron á desembocar en el rio Odiel pasando lo mas cerca posible de Beas, Trigueros y Gibráleon. Sin subvencion.
- 12.^a—23, Noviembre, 59. Desde las minas de cobre de Buitron á empalmar con la línea general de Mérida á Sevilla, en Mérida ú otro punto. No habla la ley de subvencion.
- 13.^a—11, Julio, 1860. . . Ferro-carril de Manzanares á Andújar y Córdoba. Subvencionado.
- 14.^a— 7, Abril, 1861. . . Ferro-carril desde Santiago al Carril. . Sin subvencion.

