

*Para D Pedro de Irujas*

EL FERROCARRIL DE VÍA ANCHA

*Casa Sr Baranotica*

# DOS CAMINOS Á SAN SEBASTIÁN

FRENTE Á LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS

DE BILBAO Á DURANGO Y DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA



BILBAO

Imprenta de la Casa de Misericordia

1890

EL FERROCARRIL DE VIA ANCHA DESDE DOS CAMINOS Á SAN SEBASTIÁN

FRENTE Á LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS

DE BILBAO Á DURANGO Y DE DURANGO A ZUMÁRRAGA



EL FERROCARRIL DE VÍA ANCHA

DESDE

# DOS CAMINOS Á SAN SEBASTIÁN

FRENTE Á LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS

DE BILBAO Á DURANGO Y DE DURANGO Á ZUMÁRRAGA



BILBAO

Imprenta de la Casa de Misericordia

1890

T. 5106

## EL FERROCARRIL DE VÍA ANCHA

DESDE

### DOS CAMINOS Á SAN SEBASTIÁN

---

¿Á qué responde esta guerra tenaz y de mala ley que está haciéndose al Ferrocarril Central de Vizcaya desde hace diez años, desde antes que empezara su construcción, hasta el momento actual?

¿Y en qué consiste que son las mismas personas las que entonces trataron y hoy tratan de echar por tierra el crédito de esta Compañía?

No lo diremos nosotros, porque no es nuestro ánimo emprender una polémica á todas luces inútil. Dejamos al público sensato que juzgue la conducta de unos frente á la de los otros. Nebulosa y poco noble la suya: clara y honrada la nuestra.

El principal, y puede decirse que el único objeto que guía nuestra pluma, es cumplir con el deber de administradores.

Y creemos cumplirlo, dando la voz de alerta á los tenedores de papel de las líneas de Bilbao á Zumárraga, á fin de que no se dejen atemorizar por esos vanos alardes de jactancia, nacidos de la proposición presentada en el Congreso de diputados para la concesión de un ferrocarril de vía ancha de Bilbao á San Sebastián, solicitada por D. Federico Solaegui.

Y como los que juegan en el negocio tratan de sacar *buenamente* partido de este sencillo hecho y lo presentan como al enano de la venta para que cunda la alarma y el pánico entre los accionistas de las líneas de Bilbao á Zumárraga, conviene que empecemos ante todo por despojar á ese *coco* del aspecto aterrador que se le quiere dar.

La proposición de ley que se presenta, como todas las de igual índole, es únicamente para autorizar al Gobierno, ó más bien al ministro de Fomento, á fin de que pueda otorgar la concesión, previa aprobación del proyecto. El objeto de la ley, votada que sea en ambas Cámaras, es suprimir los trámites de la información de utilidad pública. Es decir, que las dos Cámaras, pasando por encima de la ley general del Reino, que prescribe esa información, declaran por sí y ante sí dicha utilidad pública.

Votada la ley principia la tramitación técnica, y después de llenados todos los requisitos de élla, es

cuando el Ministro de Fomento presenta al petionario las condiciones del contrato. Si las firma y apronta el 3 por 100 del importe del presupuesto se otorga la concesión.

Pero ha sucedido, no una, sino muchísimas veces y podríamos citar aquí varios ejemplos, que están esperando en las oficinas del Ministerio de Fomento la firma de gran número de concesionarios y con ella la entrega del 3 por 100, que es el baluarte en donde se estrellan todos esos alardes de valor ferroviario.

Y, aun obtenida la concesión, hay todavía una larga etapa hasta el día de la realización del proyecto. Dígalo sino el mismo Sr. Solaegui que obtuvo la concesión del ferrocarril de Bilbao á Portugalete y quien desde la época en que lo alcanzó hasta esta en que ha llevado á cabo la línea, ha dejado trascurrir muchísimos años.

Recuérdese lo que ocurrió con la línea de Vitoria á San Sebastián. Se presentó por el año 1882 á 83 un caballero francés, cuyo nombre no hace al caso, como representante de un sindicato formado en París para la construcción de un ferrocarril de vía ancha, de Vitoria á San Sebastián. Obtuvo la concesión; los caudales estaban preparados y prontos á invertirse en las obras; fueron nombrados los conse-



jeros españoles; se estableció en Deva la oficina con el fin de dar principio á las expropiaciones: y.... hé ahí todo. Nos equivocamos: los consejeros nombrados tuvieron que aprontar algunos miles de reales, si los agentes franceses que habían venido para realizar los trabajos que se preparaban, habían de volverse á su país.

Y es que los *gogos* (así llaman los franceses á los incautos) se van haciendo cada día más recelosos, más recalcitrantes, y no se pagan ya de proyectos de concesiones, ni de pomposas promesas.

Hemos dicho anteriormente que son falsos, por mal fundados, los cimientos en que se basa el ferrocarril de Bilbao á San Sebastián, y vamos á probarlo. Y no con supercherías, sino con datos manifiestos que están al alcance de cualquiera que no cierre los ojos á la evidencia ó que no tenga el defecto de un extravismo moral.

D. Pablo de Alzola, autor del proyecto del ferrocarril de Bilbao á San Sebastián, presentaba dos soluciones.

Primera: de Bilbao á San Sebastián, sin utilizar obras del ferrocarril del Norte, con un presupuesto de 24 millones de pesetas próximamente.

Segunda: el mismo trazado, aprovechando las estaciones extremas, con un presupuesto de veintidos millones.

Y téngase en cuenta que desde entonces á hoy ha subido el precio del material en más de 25 por 100, y la expropiación no se hará seguramente con un recargo de 50 por 100 sobre el presupuesto de entonces.

No tenemos noticia de que el Sr. Alzola haya hecho nuevos estudios de esa línea y por consiguiente tenemos motivo poderoso para creer que el proyecto de que hoy se trata, presentado por el Sr. Solae-gui, lo ha adquirido éste de la Compañía de Crédito general de ferrocarriles, que fué la que encargó y pagó los estudios al Sr. Alzola.

También nos consta de un modo terminante que la empresa del Norte no solamente es extraña á este asunto, sino que tampoco tiene hasta la fecha más conocimiento de él, que lo que de público se sabe.

Pero aun en el supuesto gratuito que se llegase á un convenio entre el presunto concesionario de ese ferrocarril y la Compañía del Norte, se concibe que ésta no cederá graciosa y gratuitamente el uso de sus dos estaciones extremas y del trozo entre Bilbao y Dos Caminos. Exigirá un interés que, sin exajeración, puede suponerse del 5 por 100 de la diferencia

entre los presupuestos arriba indicados, es decir, unas 100.000 pesetas al año próximamente.

De modo que el ferrocarril de Bilbao á San Sebastián tendrá, sobre sus gastos de explotación anuales, el censo de 100.000 pesetas por el uso de las obras que pertenecen al Norte, aparte de las trabas irremediabiles que trae siempre consigo esa especie de tutela.

Todos los que se han ocupado en obras, cualesquiera que éstas sean, saben perfectamente que una cosa es el presupuesto y otra el costo final de las mismas.

Por muy bien estudiado que esté el proyecto, por mucho que sea el esmero que se haya empleado en el estudio y cálculos de sus obras, siempre resulta el costo total aumentado en una cantidad importante, que puede calcularse como minimum en 25 por 100.

Consiste esto en que no es posible tener en cuenta una multitud de circunstancias aleatorias que aparecen sólo en el trascurso de los trabajos. Pudiéramos citar muchos ferrocarriles y otras obras en las que el coeficiente, por el que resulta multiplicado el presupuesto, es mucho mayor que el que hemos indicado.

El Sr. Solaegui es testigo de mayor excepción en este asunto. El puede, mejor que nadie, confirmar la

anterior aseveración. En su Memoria de fecha de 9 de Enero de 1883, relativa al presupuesto de la línea de Bilbao á Portugaleta, asegura y afirma que el costo de ésta no excedería en ningún caso de 4.635.000 pesetas. Díganos hoy D. Federico Solaegui, si es que sabe, á cuanto ascenderán los gastos de esa línea cuando esté terminada, y si no es cierto que pasa el aumento de un 50 ó quizás de un 60 por 100 del presupuesto fijado en aquella Memoria.

Por lo tanto, el Ferrocarril de Bilbao á San Sebastián, por mucha prudencia que se haya tenido en la determinación del presupuesto, á menos que se reconozca en el Sr. Alzola una infalibilidad que no han poseído ingenieros de primera talla, incluso el mismo Lesseps, seguirá la suerte general y común, y no pecaremos de exajerados al asegurar que el costo de la segunda solución, no bajará en definitiva de 26.000.000 de pesetas.

Esto en cuanto á los gastos. Vamos á examinar la cuestión importantísima de los productos.



Si San Sebastián fuese un Burdeos, un Marsella, un Barcelona ú otro Bilbao, comprenderíamos la ventaja, la utilidad y la necesidad de unir dos cen-

tros tan industriales y comerciales por una vía de comunicación perfeccionada. Pero San Sebastián es sólo una estación balnearia, una estación veraniega que ofrece la ventaja de su proximidad á Francia y á donde acuden multitud de forasteros que permanecen en ella una temporada más ó ménos larga para pasarse luego á la República vecina ó volverse al punto de donde vinieron.

Por lo demás, ¿qué relaciones mercantiles, qué transacciones importantes existen entre Bilbao y San Sebastián? ¿Qué necesidades apremiantes vendría á llenar una vía férrea tan costosa como la proyectada?

¿Se cuenta con el transporte de mineral de Bilbao á Pasajes, como soñaba el malogrado Sr. Jamar, Director de las obras de este último puerto? Es tan absurda esta ilusión que no hay por qué combatirla.

¿Los carbones que se desembarcan en Pasajes, vendrán á Bilbao por la vía férrea? ¿Para qué? Innumerables vapores ingleses vienen diariamente á cargar mineral en Bilbao y transportan ese carbón con fletes sumamente bajos.

¿Ese mineral se trasportará á Francia? Otra ilusión que raya en absurda. El flete de Bilbao á Bayona se paga de cinco á seis pesetas la tonelada, tomando los buques la mercancía bajo los drops de

los ferrocarriles mineros, sin gasto alguno. De Bilbao á Bayona por el ferrocarril resultan 160 km. que á razón de 0'05 por km. y tonelada, precio que no puede considerarse excesivo, asciende á ocho pesetas la tonelada. Añádase á esto el costo del trasbordo necesario en la frontera por diferencia en el ancho de las vías y la merma producida en ese trasbordo, y resultará siempre un transporte mucho más caro por el ferrocarril que por la vía marítima. Si el ferrocarril bajara el precio del transporte, también bajaría el flete la navegación marítima.

Existen además en las orillas del Bidasoa minas de hierro, cuyos dueños han construído un ferrocarril para el transporte de sus minerales á Francia. Tantos intereses creados ¿se habían de dejar avasallar sin resistencia por el proyectado camino á San Sebastián?

El movimiento y tráfico se verifica naturalmente en esta región, del interior á la costa y recíprocamente. ¿De dónde vienen los cereales y los vinos? Del interior. ¿A dónde se dirijen el pescado y los productos de la industria del país? Al interior... Por lo tanto, las vías de comunicación, que no son más que el intermediario entre el productor y el consumidor, deben seguir la dirección del tráfico determinado por las circunstancias del país.



Y así en efecto ha sucedido. Los ferrocarriles construídos y los que se han de construir aún, tratarán de poner en comunicación el litoral con el interior, empalmando con la línea general que atraviesa á España de N. á S.

La Comisión de 1866, nombrada para formar el plan de ferrocarriles, después de una detallada información pública y de los informes competentes, desechó en absoluto la línea del litoral cantábrico, manifestando que «no desconocía que algún trozo de ese ferrocarril, el de Bilbao á Zumárraga, por ejemplo, no dejaría de tener elementos de vida á causa de la actividad que reinaba en esa zona de nuestro país; pero que preciso era confesar que tal circunstancia no podía motivar la construcción de todo el camino y que, considerada esa sección aisladamente, no satisfará á intereses generales de suficiente cuantía para que justificasen el que se le incluyera en el plan general.»

Este es el criterio que se ha observado en la construcción del ferrocarril de Bilbao á Zumárraga, considerándole únicamente como de interés secundario. ¿Y porqué se ha llevado á su completa terminación? Porque se ha construído muy económicamente, habiendo costado los 85 kilómetros que mide el recorrido, desde Bilbao hasta Zumárraga, 10.000.000 de

pesetas; es decir, unos 3.000.000 más que lo que ha costado la línea de Bilbao á Portugalete, que mide 12 kilómetros ó sea cinco veces menos que ésta y ciento por ciento más barato que la línea proyectada de Bilbao á San Sebastián, en igualdad de longitud. ¿Y porqué se ha construído con tanta economía? Porque siendo el tráfico, en general, reducido, era preciso proporcionar el gasto al producto, á fin de que el capital empleado llegase á obtener alguna remuneración, y no ocurriera que la explotación de este ferrocarril comenzara con una quiebra.

De modo que, de acuerdo con la Comisión de 1866 y de acuerdo también con la realidad de los hechos, la dirección de Bilbao á Zumárraga es la que satisface mejor á las necesidades del país.

Estas necesidades no las satisfará, es cierto, de un modo lujoso, ni perfecto: nunca hemos pretendido tal cosa; pero tampoco puede aspirar el país á una perfección que es incompatible con los recursos que él mismo proporciona á esa vía de comunicación.

El malogrado Sr. Jamar, paladín esforzado de la línea cantábrica, al comparar las cuatro líneas entonces en proyecto y en competencia, decía en uno de los artículos publicados en el periódico «El Norte» en Septiembre de 1883: «La mera enunciación de la región que abarca y la dirección que si-

guen cada uno de esos proyectos, indica al *menos* *versado* en estas materias, que esos proyectos se *estorban y se excluyen unos á otros casi en absoluto*. Realizado uno de ellos, queda ocupada en mayor ó menor extensión la zona de explotación de los demás. Realizado uno solo, quedarían los otros tres con su proyecto hipotético actual, *fuera de combate*.»

El mismo Sr. Alzola, autor del proyecto, reconoce, aunque menos explícitamente, en uno de sus artículos sobre los ferrocarriles de vía ancha y vía estrecha, publicados en la «Revista de Obras Públicas» que no ve ninguna probabilidad de que por ahora se realice el proyecto de vía normal en la sección de Bilbao á San Sebastián, desde el momento que está en vía de realización la prolongación del Central hasta Zumárraga.

Dicen, pues, estos señores, cuya opinión en el asunto concreto de que se trata puede considerarse decisiva, dado el interés que tenían por la ejecución de su línea, que construido el ferrocarril de Bilbao á Zumárraga, no es ya posible, considerada la cuestión bajo el punto de vista económico y financiero, la realización de un nuevo ferrocarril de Bilbao á San Sebastián. En una palabra; que si puede haber tráfico y movimiento suficientes para la primera línea, no los habrá seguramente para las dos.

Y estamos completamente conformes. Construido ya y en explotación el ferrocarril de Bilbao á Zumárraga, sería una insensatez, una aberración, una locura, una verdadera negación de sentido común, el construir la nueva y costosa línea de Bilbao á San Sebastián, porque no habría tráfico suficiente para ambas, y en la ruda guerra que habrían de declararse, arrastrarían una existencia anémica y miserable.

Aun antes de la construcción del ferrocarril de Zumárraga consideraba el Sr. Alzola necesaria la subvención del Estado para el de Bilbao á San Sebastián, á fin de que el *cuantioso capital* que se empleara, tuviese la debida remuneración.

¿Pero construída esta última línea, podría esperar la de San Sebastián tal subvención?

El mismo Sr. Alzola, tratando de este asunto, dice con suma discreción «creemos que si no se hubiera construído la sección de Bilbao á Durango de vía estrecha y sin subvención, se hubieran conseguido estos auxilios para toda la sección (de Bilbao á San Sebastián), pero dado aquel paso, no hay que *esperar en ello*.»

Y está completamente en lo cierto el Sr. Alzola: no hay Gobierno que pueda subvencionar una línea para que haga una concurrencia desleal á otra línea no subvencionada. Sería lo mismo que si se aplica-

ran á dos industrias similares, á la Vizcaya y Altos Hornos, por ejemplo, diferentes derechos de Aduana...

El error fundamental que enturbia la inteligencia de los entusiastas de buena fe del Ferrocarril de Bilbao á San Sebastián, consiste en que consideran que á toda esa línea corresponderá el producto proporcional al de los 33 km. del ferrocarril Central.

Deducen los verdaderos entusiastas de la nueva línea, que si Bilbao á Durango ha dado en 1889 un producto bruto de Pesetas 644.000, en números redondos, la línea hasta San Sebastián dará un minimum de 2.200.000 pesetas.

Con igual criterio podría decirse—Bilbao á Portugaleta ha trasportado más de 100.000 viajeros por km., luégo prolongando la línea hasta Oviedo, se trasportarían 30.000.000!!

Pero no sucede así.

Todo centro rico, industrial y comercial, ejerce una atracción irresistible en derredor hasta cierto radio. Dentro de su perímetro el movimiento, el tráfico es proporcionado á la importancia del centro de atracción: las transacciones se multiplican, aumentan las riquezas de aquel centro, que á su vez influye favorablemente sobre la zona atraída; pero fuera de aquel perímetro, la acción disminuye, desaparece y

el movimiento de una línea se reduce entonces al propio de la localidad recorrida.

Veamos, por ejemplo, lo que ocurre en la línea de Bilbao á Zumárraga, para lo que exponremos en el siguiente cuadro, los resultados correspondientes al año pasado de 1889.

Longitud. Kilms.	N.º de viajeros.		N.º de toneladas.		Productos brutos.		
	Total.	por k.	Total.	por k.	Totales.	por k.	
Bilbao-Durango ....	33	331.880	10.057	76.410	2.315	644.332	19.525
Durango-Vergara..	37	257.569	6 961	32.090	874	267.444	7.228
Vergara-Zumárg.a .	15	72.684	4.845	8.378	558	100.630	6.709
<i>Sumas y medias.</i>	85	662.133	7.790	116.878	1.375	1.012.406	11.910

La explotación de los 15 últimos kilómetros de Vergara á Zumárraga principió á fines de Agosto. Considerando empero que en el último cuatrimestre del año hubo un movimiento inusitado, debido á la Exposición de Paris, se ha supuesto que el tráfico medio anual, vendría á ser próximamente triple de lo obtenido en dicho cuatrimestre.

Vemos por lo tanto que, mientras en la sección más próxima á Bilbao, el producto bruto kilométrico es de 19.500 pesetas, en la sección intermedia desciende á 7.200, y en la última sección á 6.700 pesetas.

Construída la línea de Bilbao á San Sebastián, es

claro que desviaría parte del tráfico de la de Bilbao á Zumárraga, *pero no todo*, por que esta línea tiene vida propia, en la que no podría intervenir la primera.

En efecto: el tráfico de Amorebieta á Guernica le pertenece durante veinte años en virtud de un convenio establecido entre esa línea y la Central. El tráfico local de Málzaga á Zumárraga es suyo también, así como el que en Zumárraga proviene de la parte de Castilla y Navarra.

Queremos suponer, haciendo marcado favor á la nueva línea, que ésta desviara la mitad del tráfico total de la de Bilbao á Zumárraga, es decir, 500.000 pesetas. Sumando con esta cantidad el tráfico intermedio y local de la primera, no creemos pecar de mezquinos, haciendo que suba á un millón de pesetas el producto bruto total de la línea de Bilbao á San Sebastián.

Aplicando como coeficiente de explotación nada más que 0,40, resultarán 600.000 pesetas de producto neto del que habría que descontar las 100.000 pesetas por la anualidad debida al Norte á cuenta del uso de sus estaciones extremas y trozo á los Dos Caminos.

El resultado de este cálculo, hecho con datos favorables al ferrocarril de Dos Caminos á San Sebas-

tián, da, para los 26.000.000 pesetas empleadas en su construcción, un interés menor de 2 por ciento; es decir, cero para el capital acción, en términos regulares.

Además haremos observar á los apologistas de ese camino, por si la tienen olvidada, una circunstancia importantísima: la lucha que tendrá que entablar la nueva línea con intereses ya creados; lucha que hará disminuir notablemente los ingresos. Y por cierto que en esta guerra no llevará nuestra enemiga la mejor parte, pues tendrá que competir á la vez que con la de Bilbao á Zumárraga, con la del Norte que, á pesar de la cesión que pudiera hacer de sus dos estaciones extremas y del trozo de línea, no consentirá ciertamente la desviación del tráfico que en la actualidad hace su ferrocarril.

A estos enemigos, no despreciables en verdad, hay que agregar los de la vía marítima y el ferrocarril de la orilla del Bidasoa, en cuanto al arrastre de minerales.

Y en el caso de que la línea en proyecto no pasara de Durango, que hay quien supone que esa es la madre del cordero, saldría aún peor librada que en el supuesto anterior.

El producto del ferrocarril Central en el año de 1886, ó sea antes de que viniesen á él el tráfico y



movimiento producidos por las líneas de Guernica y Luno y por la de Zumárraga que por derecho le corresponden y á los que no puede aspirar el nuevo ferrocarril, el producto bruto de aquel año, decimos, ascendió á 500.000 pesetas, en números redondos.

Queremos suponer generosamente que desvíe la nueva línea 250.000 pesetas: es decir, la mitad de esos productos, cifra que no creemos se considere despreciable.

Aplicando el modesto coeficiente de explotación 0'40, quedarán como producto neto 150.000 pesetas, de las que habría que deducir igualmente la anualidad debida al Norte por la estación de Bilbao y el recorrido á Dos Caminos, que supondremos en este caso sean nada más que 50.000 pesetas.

De modo que el interés que corresponderá al capital de 6.000.000 de pesetas desembolsadas cuando menos por la construcción de esa línea, será de 1'66 por 100. Cero para el capital acción.

Para el ferrocarril Central quedaría aún un interés de más de 9 por 100.

Pero ¿quiere Bilbao-San Sebastián mayor concesión aún? ¿quiere quedarse con 400.000 pesetas que son las cuatro quintas partes del producto total del Central? Pues bien, el interés que obtendría en ese

caso sería de 3 por 100. Uno por ciento para las acciones.

El correspondiente al ferrocarril Central excedería de 5 por 100.

Pero, lo repetimos, la ruda competencia, la guerra sin cuartel que se entablara entre ambas líneas, había de reducir los productos de un modo considerable, y por tanto el interés al capital invertido hasta un límite ruinoso.

Y téngase en cuenta que el Central lucha con la ventaja de una concesión libérrima y con la no despreciable seguridad de haberse reembolsado de su capital antes de que empezara la explotación de la nueva línea.

¿Es este el resultado que se proponen los nuevos promovedores de la línea de San Sebastián? ¿es este el negocio óptimo que tratan de lanzar al público? ¿ó es que se trata únicamente de perjudicar y lastimar á los intereses del Central?

Hay quien supone esto último y los hay también que suponen, cuerdateamente á nuestro entender, que se trata nada más que de una..... lícita operación de bolsa.

De todos modos, tenemos la profunda convicción de que el público sensato de Bilbao, familiarizado con los negocios, no irá á donde quieren llevarle



algunos pocos, muy pocos, que hacen á la perfección el papel del capitán Araña.

¡Lástima que alguno de los patrocinadores de la nueva línea hubiese agotado sus fuerzas, catequizando voluntades para el empréstito del duque de Osuna, porque si entonces no se hubieran perdido tantos millones de pesetas, era esta ocasión propicia para perderlos!

No: el pueblo de Bilbao no registrará, estamos seguros de ello, en sus anales comerciales la *triste trilogía* «Ferrocarril de Bilbao á Castejón-Obligaciones Osuna-Ferrocarril vía ancha de Dos Caminos á San Sebastián!!!»

Bilbao 31 de Enero de 1890.

Por los Consejos de las Compañías de Bilbao á Durango y de Durango á Zumárraga:

*El Presidente,*

*El Director-Gerente,*

*Francisco N. de Ygartua.*

*Sabino de Goicoechea.*

---

