





R

181889

A-Gy. 222/13

OBSERVACIONES

SOBRE LA VARIACION

QUE LA COMPAÑIA CONCESIONARIA

DEL FERRO-CARRIL DEL NORTE,

PRETENDE HACER

EN TODA LA SECCION DE LA PROVINCIA DE MADRID,

ABANDONANDO EL TRAZADO FIJADO POR LA LEY Y BASE DE SU CONTRATO.

PUBLICANSE

por acuerdo de la Junta de Comisionados de los pueblos
comprendidos en el trazado legal.

MADRID:

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE D. F. DE P. MELLADO,
CALLE DE SANTA TERESA, NÚM. 8.

1857.





Las personas amantes de su país que conocen todo el valor, toda la influencia que el ferrocarril del Norte tiene en la prosperidad y en la suerte de la Nación, y que además recuerden aquellas lamentables competencias que detuvieron su realización durante tantos años, no concebirán siquiera que hoy tengamos que anunciarles la reproducción de los mismos males.

Natural fué, y hasta legítima, aquella lucha sostenida con una energía, con una dignidad y con una copia de razones desconocidas antes en España. Entonces unas y otras provincias, unos y otros pueblos cifraban su ventura en la posesión de esa fuente de riqueza, y reunían, y estudiaban y presentaban al Gobierno y al país los datos cuyo examen comparativo debía servir de base á una resolución definitiva y acertada. De esa lucha grande y honrosa, de esa discusión tan amplia, como que cada provincia, cada pueblo, cada individuo, llevó á ella sus últimos raciocinios en defensa de sus más caros intereses, debió brotar la luz de la razón, fortalecida después con la sanción solemne de la Ley.

Y así fué en efecto. La Ley del ferrocarril del Norte es el resultado de la cuestión más debatida por la ciencia, y por todos

los intereses á que debia satisfacer, y su promulgacion cerró honrosamente para todos el palenque de la discusion, cesando desde aquel momento toda idea de competencia, y abriéndose el ánimo á la esperanza de ver cuanto antes realizado ese poderoso elemento de prosperidad. La celebracion de un contrato solemne con una acreditada Sociedad, tomando por base la construccion del trazado aprobado por aquella Ley, puso fin á las dudas, y parecia asegurar la dicha de los pueblos de la línea.

Pero sea que la fatalidad haya de pesar eternamente sobre este desventurado pais, ó sea que aqui las leyes no satisfacen mas que exigencias del momento, ello es que la del Norte se ve expuesta á ser infringida apenas se halla publicada, y cuando no ha empezado siquiera á ser una verdad.

Se proyecta una variacion completa en toda la seccion de la provincia de Madrid, no menos que en 60 kilómetros de longitud; abandonando cuantos pueblos tenian asegurados en ella su porvenir y su fortuna. Y esa importante variacion, se nos preguntará, ¿la pide otra provincia ó algun pueblo? ¿Es aprobada por alguna de las corporaciones del Gobierno? ¿Está fundada, se alega siquiera el pretexto de satisfacer con ella mejor los intereses públicos?

No: esa variacion no la pide ni apoya un solo pueblo; por el contrario, contra ella han elevado todos las mas enérgicas protestas. Esa variacion no la aprueba ninguna corporacion del Estado; por el contrario, contra ella ha informado la mas alta y única competente en las cuestiones de ciencia, que es la Junta Consultiva de Ingenieros. Esa variacion interesa exclusivamente á la Empresa concesionaria que la pide, que la apoya, y que tiene fuerza bastante para que sus pretensiones sean atendidas contra las reclamaciones y los legítimos derechos de los pueblos, y contra la respetable y competente autoridad del alto Cuerpo consultor del Gobierno.

¡Asi se va á encender de nuevo la apagada discordia! ¡Asi se resucitan esas fatalísimas cuestiones, que durante tantos años paralizaron la realizacion de la mas importante línea española! Es-

tos trámites se concebían antes de promulgar la Ley y de celebrar el contrato; pero esto no se concibe hoy cuando esa Ley y ese contrato han creado deberes á la Empresa, y derechos á los pueblos.

Un señor Diputado, precisamente el mismo Ministro actual de Fomento, decia en la sesion del 2 de noviembre de 1855:

«Han trascurrido diez años, han informado mas de treinta ingenieros nacionales y extranjeros, y esta es la hora en que nada se ha resuelto. ¿Y se nos acusa de impacientes? ¿y nos quejamos de que todos se rian del *espediente* español?»

El señor Diputado, hoy Ministro, era exacto. En ese estudio del Norte habian intervenido las comisiones y los ingenieros siguientes:

| AÑOS. | INGENIEROS Ó JEFES DE COMISION. | Núm. de ingenieros de cada una. |
|----------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1846 | Mr. Ross (inglés) | 3 |
| 1849 | Sr. Almazan | 1 |
| 1852 | Sr. Peréa | 2 |
| | Sr. Peréa (segunda vez) | » |
| | Sr. Arriete | 3 |
| | Sr. Campo | 6 |
| | Mr. Green (inglés) | 3 |
| | Sr. Madrid-Dávila | 1 |
| 1854 | Sr. Otero | 8 |
| 1855 | Sr. Lopez | 4 |
| 40 años. | Total de ingenieros | 31 |

Pero es forzoso reconocer que el nombramiento de tantas comisiones y de tantos ingenieros contribuía á asegurar el acierto, y que aún cuando el *espediente* se alargaba por esa causa, era necesario y oportuno hacerlo así, porque aquella era la época de los estudios, cuyo resultado, y fin del *espediente*, debía ser la promulgacion de la Ley.

Pues bien: promulgada esa ley, y fundándose en ella un contrato público, una de las partes intenta variarlo pidiendo auto-

rizacion para atacar los derechos adquiridos por los pueblos del trazado á la sombra de esa Ley. Se acogen á ella esos pueblos; rechaza la variacion el alto Cuerpo científico, al que oye el Gobierno, y no obstante, aquel mismo Diputado que deploró el *espediente español*, precisamente cuando ese espediente era necesario y legal, lo resucita ahora como Ministro cuando terminó entonces con la promulgacion de la Ley. Y aquel Diputado que se impacientaba porque ya *mas de treinta ingenieros nacionales y extranjeros* habían informado sobre el trazado del Norte, nombra ahora *otros cuatro ingenieros mas*, que formarán la DECIMA comision!

Puede haber causas legítimas y poderosas que justifiquen en los hombres ese cambio de ideas; pero las leyes es necesario que no participen de esa movilidad, que las desvirtua y minaria las bases de la sociedad.

En todo pais que aspira á ocupar un puesto honroso entre las naciones cultas, las leyes *cortan y resuelven* las competencias. Asi se verificó con las que se suscitaron respecto de los trazados del ferro-carril del Norte: pero ahora se pretende, y se apoya, que renazcan y se enciendan durante la ejecucion de ese camino, como si aquella Ley nada hubiese acordado ni resuelto. Creíamos terminado el *espediente* del ferro-carril del Norte. Asi lo creia tambien el pais. Hace *diez años* que empezó. ; Dios sabé quanto lo harán durar, con perjuicio de su pais, los que ahora le dan vida! En todas las naciones civilizadas la instruccion de los espedientes dura infinitamente menos que la construccion del ferro-carril á que se refieren. Si en España se cumple lo que ya está contratado, la *construccion* del ferro-carril del Norte durará *mucho menos* que la *construccion de su ESPEDIENTE!!!* Para construir el ferro-carril habrá que atravesar *dificilísimas* y elevadas cordilleras: para construir el *espediente* ha habido que atravesar revoluciones, y nos hallamos hoy con la rigurosa legalidad y tramitacion administrativa de que vamos á ocuparnos!!

Esta grave cuestion, que afecta ahora á los legítimos derechos de los pueblos del trazado, envuelve tambien un principio

trascendental de derecho administrativo y legal, y al dirigirnos ²⁰⁰ hoy al Gobierno y al país, nos proponemos estudiar en los dos trazados las cuestiones siguientes:

- 1.ª Sus condiciones facultativas.
- 2.ª Sus condiciones administrativas y estadísticas.
- 3.ª Sus condiciones legales.
- 4.ª Resumen comparativo de las anteriores condiciones.

CONDICIONES FACULTATIVAS DE LOS DOS TRAZADOS.

Trazado legal. Tiene su origen en el campo de la Tela, al pie de la Cuesta de la Vega, y atravesando el rio Manzanares, junto al puente de Segovia, va por la Casa de Campo, subiendo por el pueblo de Boadilla á la divisoria del Manzanares y del Guadarrama, desciende á este rio, y por Brunete, Valdemorillo y Peralejo, distante 4 kilómetros del Escorial, sube al Portachuelo de Robledo, principio de la sierra.

Hay aqui dos cuestiones de importancia que merecen tomarse en cuenta. La una es el punto clásico del origen, ó sea la *estacion*, y el otro es el trazado en sí mismo.

No ocultaremos que el emplazamiento de la estacion en el campo de la Tela estará muy lejos, en nuestra opinion, de satisfacer las necesidades del servicio. Es casi unánime la opinion de los ingenieros, y de cuantas personas ilustradas han tratado esta cuestion, respecto del ventajoso emplazamiento de una estacion central en Atocha, origen ya de las grandes líneas de Aragon, del Mediterráneo, de Andalucía y de Portugal. Pero es fácil conocer que si la del Norte ha de tener por ahora su estacion independiente, es necesario situarla de manera que pueda unirse con la de Atocha, á lo menos por medio de un ramal de circuito; y cualquiera que sea la solucion què llegue á darse á este problema, el hecho indudable es que se facilitará esa union diri-

giéndose desde el puente de Segovia al Sur, y se dificultará cuanto mas se aleje al Norte. *Sol*

Si de esta consideracion general pasamos al exámen de la localidad, es visible que proponiéndose, como el proyecto lo exige, establecer la estacion principal al Oeste de la Côte, no hay en su perímetro un punto mas cercano que el de la Tela á su centro de movimiento.

Esta cuestion se resuelve con solo la vista del plano de la capital. La Cuesta de la Vega es el término de la calle Mayor y de la de Segovia, al mismo tiempo que sirve al barrio de las Vistillas. No existe una línea mas corta desde el lado Oeste á la Puerta del Sol ó á la estacion de Atocha, bien sea que para esto se atraviesen las calles de la Côte, bien que se dirijan los carruages por la Ronda, ó bien que se establezca el ramal de circuito que mas ó menos pronto unirá las dos estaciones. El inconveniente del fuerte desnivel que presentan la bajada de la Vega, y la calle de Segovia y sus afluentes, es comun para cuantos puntos se elijan en la orilla izquierda del Manzanares, y por tanto, teniendo que admitirlo en todos los supuestos, á lo menos el emplazamiento de la estacion en el campo de la Tela se aproxima á la Puerta del Sol, centro del movimiento interior de la Côte, y á la estacion de Atocha, punto clásico del movimiento exterior.

Estas ligeras indicaciones se refieren al caso, hoy legal, de que la estacion del Norte haya de estar precisamente al Oeste en uno de los puntos de su perímetro, tal como la Puerta de Segovia; pero en principio general nuestra opinion seria muy distinta. La emitiremos brevemente.

Cuando la Diputacion provincial de Avila hizo en 1854 una publicacion sobre las ventajas del trazado avilés, trató ámpliamente el punto de *Estacion central* en Madrid, y sostuvo, antes que nadie, la conveniencia y *necesidad* de poner esa estacion central en Atocha.

Bien estudiado ese punto, el Gobierno ha mandado en marzo de 1856 que se sujeten las trazados de *Valladolid* y *Zaragoza*



en la inmediacion de la Côte «á la condicion de que puedan en lo »sucesivo *continuar*se hasta la estacion del ferro-carril del Me- »diterráneo en la *Puerta de Atocha*, ó unirse con esta línea á po- »ca distancia de aquella.»

Dejando á un lado la cuestion de Aragon, hagamos algunas observaciones sobre la mejor manera de lograr esa union de la línea de Valladolid con la proyectada *estacion central en Atocha*.

Parécenos que podria haber varios medios de hacer esta union de que hablamos, sin alterar en nada el trazado estudiado entre Madrid y el Portachuelo de Robledo, pues no es alteracion que importe la del mero trayecto de la Casa de Campo. Tres son á nuestro ver esos medios (1).

1.º Tomar el ferro-carril *desde lo alto* de Pozuelo ó Sumasaguas, ó en el *punto* que convenga, la direccion de los *Carabancheles*, y de alli ir á unirse con la línea del Mediterráneo entre *Madrid y Villaverde*.

2.º Llegar, como en la anterior, á los Carabancheles, y de alli, y lo mas directamente posible, encaminar el trazado á Atocha.

3.º Bajar, como baja el trazado que está estudiado, hasta cerca del Puente de Segovia, y desde la Puerta del Angel (Casa de Campo), ó *punto mas alto* que este, tomar por las *laderas de la ermita de San Isidro*, y pasando el Manzanares mas ó menos cerca del Puente de Toledo, subir con la mejor pendiente posible á Atocha, ó lo que es lo mismo, á *cualquier punto* entre la estacion del *Mediterráneo* y el Canal.

Digamos algo de cada uno de éstos medios.

Sobre el 1.º (ó sea: *Alturas de Pozuelo, Carabanchel, cercanias de Villaverde*).

Ventajas. Mas fácil construccion, pues se ahorrarian las pendientes de la cuenca del Manzanares, donde son mas agrias y dificiles, y se pasarian rio y canal por los puentes de la vía del Mediterráneo, ahorrándose esas construccion, y tal vez algun via-

(1) Puede consultarse el adjunto plano deducido del de la provincia de Madrid, publicado por Coello, y en el cual se representan los dos trazados y sus derivaciones, para la mejor inteligencia de este escrito.

ducto no pequeño en dicha cuenca. Habria tal vez mas suavidad *So 2* en las pendientes, gracias al gran desarrollo.

Inconvenientes. El enorme aumento de distancia. La circunstancia chocante de andar bastantes kilómetros del camino del *Mediterráneo* para ir al *Norte*.

Este trazado para la union de ambos caminos no le creemos digno de intentarse ni de mencionarse.

Sobre el 2.º (ó sea: *Alturas de Pozuelo, Carabanchel, Atocha*).

Ventajas. El tocar en el *creciente* pueblo de los Carabancheles, sin dar el desarrollo y rodeo que por el trazado anterior.

Inconvenientes. El quedar todavía un fuerte aumento de distancia por tocar en dicho pueblo: la dureza de pendientes entre este y Atocha; y el chocar á todos que se pase por Carabanchel para ir á Valladolid.

Sobre el 3.º (ó sea: *Casa de Campo y su puerta del Angel, laderas de San Isidro, Atocha*).

Ventajas. 1.ª La de no tener ninguno de los inconvenientes de los otros dos trazados examinados: 2.ª la de que frente de San Isidro están los altos de *Gilimon*, por donde acercándose mas las alturas de ambas orillas del rio, seria mas fácil tal vez hacer un viaducto que salvase la mayor profundidad de la cuenca, y ahorrarse distancia y pendiente para ir á Atocha; viaducto que, mas abajo, tendria que sér enorme ó imposible, pues la cuenca abre de pronto grandísimamente: 3.ª la de lograrse así muy fácilmente, aun sin tocar en los Carabancheles, la ventaja de hacerlos entrar en la explotación de esta via.

Consideramos muy importante que en España se ponga gran atención en el trazado de los puntos próximos á las grandes capitales. Debe huirse de una preocupacion vulgar. Porque todos son pequeños al lado de ellas, suelen despreciarse, sin reparar que esos puntos, al parecer insignificantes, toman su verdadero valor, no de lo que ellos *son*, sino de lo que de ellos *puede* esperar con el tiempo el ferrocarril que los une y hace emparentar con una gran capital, siempre que en sí mismos teugan

elementos y circunstancias, que á veces son latentes y no apercibidas, para llegar á ser gran cosa por sí propios. Un principio hay que tener muy presente al señalar el trazado cerca de una gran capital, y es el de la inmensa importancia de la explotación *intermedia*, que nunca es de mas interés y cuantía como cerca de las grandes ciudades. Asi que, en las cercanías de la Côte mas que en otros puntos, el lado *mercantil* debe *prevaler* sobre el *facultativo* mismo. Baste un hecho para probarlo. Para comprender lo que es la explotación *intermedia* conviene saber que en el año 1854, en los ferro-carriles del Norte de Francia, sobre una masa de 5.171,218 viajeros, entran en esa suma por mas del tercio *Paris* y *Lila*; pero van *inmediatamente* detrás de ellos las dos *pequeñas* estaciones de *Enghien* con sus baños, y *Saint-Denis* con su abadía famosa. Esas dos estaciones á pocos *kilómetros* de *Paris*, no en mercancías, pero en viajeros, dan mas movimiento al ferro-carril del Norte que ciudades tan importantes como Roubaix, Amiens, Donai, Valenciennes, Pontoise, etc. No se necesita mas que esto para saber lo que son los puntos de explotación cerca de una gran capital.

Tal es nuestra opinion en la cuestion general del emplazamiento de la estacion del ferro-carril del Norte, que naturalmente influye en el trazado de la parte próxima á la Côte. Pero si hoy, y para el objeto que ahora se debate, nos ceñimos á la materialidad de elegir un punto precisamente en la parte Oeste del perímetro de la capital, no hallamos otro que pueda competir con el campo de la Tela, por su posición respecto del servicio interior de la Côte, y del exterior con la gran estacion de Atocha.

Pasemos ya á las condiciones facultativas del trazado legal. Al dirigirnos al Gobierno y al país, en defensa de sus intereses generales, queremos ser tan exactos y veraces, que ni ocultemos ni atenuemos siquiera los hechos ó los datos que nos sean desfavorables, porque nuestra causa será tanto mas respetada, cuanto mas digna é imparcial sea su defensa.

Dos de las principales condiciones científicas de un trazado son su proyeccion horizontal y su proyeccion vertical.

La proyeccion horizontal de la línea de Madrid al Portachuelo es ventajosa bajo el punto de vista de la direccion general, porque tiene menor desarrollo, atraviesa diferentes poblaciones, no tiene inflexiones, sus curvas son aceptables, y ninguna causa se opone á una buena explotacion. 229

La proyeccion vertical adolece de un inconveniente. El ferrocarril deberia ir ganando altura desde que sale de la orilla de Manzanares hasta dominar la divisoria de la sierra, y toda *contrapendiente* intermedia es opuesta á este principio general. En el trazado legal existe efectivamente esa contrapendiente. Veamos su origen y su verdadera influencia.

El curso del rio Guadarrama es casi normal al del ferrocarril. Para que este pasé del uno al otro valle, ha de vencer la divisoria de sus aguas, y para esto se ofrecian dos soluciones (1).

1.^a Dirigirse normalmente, y por la direccion mas corta, subiendola espresada divisoria para bajar despues al Guadarrama.

2.^a Determinar un punto en el curso alto de este rio, al que puede encaminarse desde Madrid sin perder altura, y revolver despues á la direccion general del trazado.

El trazado legal satisface á la primera solucion, y el nuevo proyecto á la segunda.

Ante todo conviene hacer una advertencia importante. Al adoptar los ingenieros españoles el trazado *legal*, tuvieron tambien presente el que ahora se propone como variacion, que inició primero el ingeniero señor Almazan, y que reconocieron los señores Peréa y Retortillo. ¡Grave falta hubiera sido en nuestros ingenieros no haber hecho este y otros tantos antes de decidirse por el trazado de una línea tan importante! No la cometieron, y bueno es que conste asi, y que la variacion que ahora se presenta, no es un descubrimiento ó idea nueva.

Volviendo á la cuestion, diremos las razones por las que, aun sin hacer estudios especiales por las dos direcciones, los citados

(1) En el plano se representa con una línea fuerte el trazado legal, con otra de trazos el de la variacion, y con puntos los ramales.

ingenieros debieron dar la preferencia á la línea de la *contrapendiente* sobre la línea de mayor *desarrollo*.

En primer lugar, á los efectos de una *contrapendiente* es preciso no darles mas valor que el que realmente tienen. Malo es haber ganado cierta altura para despues perder una parte de ella, pero esto mismo es á veces preferible al aumento de línea, al del presupuesto, y á otras condiciones tan importantes como las pendientes, y que es necesario combinar para decidir el muy complejo problema del trazado de un ferro-carril. Tambien en absoluto es preferible una curva de 1,000 metros de radio á otra de 700, y no obstante, nada mas frecuente que adoptar la segunda en vez de la primera, si con esta *desmejora* se obtienen otras *mejoras* de mayor importancia.

Este es el caso de las *contrapendientes*. En principios teóricos deben evitarse, lo mismo que las curvas de menores radios; en la aplicacion no solo pueden emplearse, sino que producen en muchos casos una verdadera mejora en los trazados. Para resolver la cuestion, en el caso actual, lo indispensable es conocer los datos, darles su verdadero valor, compararlos entre sí, y deducir su resultado. Presentaremos, pues, esos datos, indicaremos su valor, y el Gobierno y las personas ilustradas que en bien de su pais sigan esta discusion, la decidirán con pleno conocimiento de causa.

Entre los diferentes trazados que durante tantos años se disputaron la preferencia entre Madrid y Valladolid, ninguno tiene mas desarrollo ó longitud que el llamado de Avila, que es hoy el *legal*. Era este quizás su único defecto, y el punto de ataque de sus adversarios. En el trazado de Segovia descollaba en primer término un túnel colosal que perjudicaba á las demas condiciones; y esto hasta para conocer que los dos puntos capitales, las dos condiciones esenciales que debian los ingenieros tener presentes para resolver los dificilísimos problemas de ambos trazados, eran:

En el de Avila *disminuir la longitud*, aun cuando para ello tuviesen que forzar las pendientes y las curvas hasta el límite pru-

dente que se adoptase como aceptable para la explotación. *204*

En el de Segovia forzar también las pendientes, y buscar mayor desarrollo, á fin de ganar altura en la sierra, y *disminuir la longitud del túnel y la profundidad* de sus inmensos pozos.

Puesta así la cuestión en su verdadero punto de vista, apliquemos este dato capital al trazado de Madrid al Portachuelo.

Los ingenieros debían decidir entre dos trazados de diferentes condiciones. El uno exigía llevar las pendientes hasta el 0.045, porque una contrapendiente intermedia impedía ir ganando altura desde el punto de partida; pero la dirección general de ese trazado era la mas conveniente para su terminación en la Corte, cualquiera que fuese el emplazamiento que se diese á la gran extensión de Madrid, bien dirigiéndola á Atocha, ó bien á un punto al Oeste del perímetro de la Corte, para desde él dirigir un ramal á la otra estación. El otro trazado buscaba un paso mas alto en el rio Guadarrama, para evitar la contrapendiente, pudiéndose conseguir la ventaja de que no excediesen las pendientes de 0.010, pero á costa de dificultar el establecimiento de la estación de Madrid, de elevar notablemente el presupuesto, y de dar un aumento de 7 kilómetros á la longitud de la línea.

Si prescindimos en este momento de las capitales consideraciones de administración y de estadística que entran en la solución de este problema, y de las que nos ocuparemos oportunamente, todavía en este caso, y bajo este solo punto de vista, no pudo ser dudosa la elección de los ingenieros.

El defecto, por decirlo así, de la línea de Avila, era su *mayor longitud*, y el deber de aquellos funcionarios era disminuirla ó sostenerla, *nunca aumentarla*.

Por un lado se presentaba un trazado que era mas corto si se empleaban las pendientes adoptadas en otros puntos del mismo proyecto.

Por otro lado podía disminuirse la pendiente siempre que se aumentase en 7 kilómetros la longitud de la línea. En este caso, y dados estos datos y condiciones, la cuestión se redujo á decidir entre *pendientes mayores*, pero dentro del límite admitido en

otros puntos del trazado, y una mejora de esas pendientes á *costa del mayor desarrollo*, ó sea aumentando *el defecto* que á toda costa debia atenuarse en la línea general.

La preferéncia de la línea mas corta fué, y es *en este caso*, tan lógica como conveniente.

Debemos ademas consignar un hecho importantísimo que el trazado legal tiene en su favor, y que sin embargo, no hemos querido hacer valer hasta ahora. Hemos dado por positivo que en él se llevarán las pendientes hasta 0.015, y asi aparece en efecto. Pero hay la notable circunstancia de que el ingeniero que hizo el último estudio que ha servido de base á la contrata, dice de un modo terminante en su memoria que le fué imposible, por falta de tiempo, hacer otra cosa que seguir en general la traza del reconocimiento hecho por su antecesor, y que por consiguiente, determinados los puntos de sujecion, un estudio mas detenido entre ellos, que debe preceder á la ejecucion, podria introducir en las pendientes las mejoras que son hijas de mas prolijos reconocimientos. La Junta Consultiva de Caminos se hizo cargo tambien de esa indicacion, y este es un hecho *tan notable* como digno de consideracion, y que sin embargo no hemos querido utilizarlo hasta ahora en nuestro favor.

De él se deducen dos consecuencias importantes.

Es la una que el Gobierno no ha debido autorizar ni tomar en consideracion los estudios que se quieran intentar *fuera* de la línea legal, *sin que en esta* se realicen las mejoras de que es susceptible, que le han propuesto los ingenieros autores del proyecto, que ha tomado en consideracion la Junta Consultiva, y que parece que va envuelta en la aprobacion dada por el mismo al dictámen de ésta.

La segunda es, que constando *oficialmente* que la línea legal es *mejorable*, y que debe mejorarse, se pretenda ahora comparar una traza estudiada ya detenida y definitivamente, con otra reconocida como incompleta. Semejante tramitacion es lo que vulgarmente se llama *cubrir el espediente*; pero la rechaza el buen sentido, y confiamos que no será la que continúe siguién-

dose para resolver una cuestion tan grave y trascendental. No negaremos que en el trazado *legal* existirá siempre una *contra-pendiente*: pero si el estudio detenido y completo que no se ha hecho, que está propuesto y cuya necesidad parece reconocida oficialmente, reduce las pendientes de 0,045 á 0,044 ó á 0,042, entonces quedaba decidida por este solo hecho una cuestion que, aun sin esa mejora, no solo es hoy defendible, sino que en este momento está fallada en nuestro favor oficialmente por los ingenieros y por su Junta Superior, teniendo en cuenta todos los demas datos que entran en la resolucion del problema. *José*

Trazado de la nueva variacion. Desde las afueras de la puerta de San Vicente sube por la orilla izquierda del Manzanares, que atraviesa antes del puente de San Fernando, sube siempre por despoblado hasta cruzar la carretera general de Castilla cerca del pueblecillo de Torrelodonés; sigue por despoblado hasta el Escorial, y va á incorporarse con el trazado legal en el portachuelo de Robledo.

Examinaremos, como lo hemos hecho en el trazado legal, las condiciones de su estacion, ó punto de partida de Madrid, y las del trazado en sí mismo.

Despues de las consideraciones generales que hemos espuesto respecto de la supremacia que científica, oficial y prácticamente tiene el emplazamiento de la estacion de Atocha, la cual es de hecho, y por la fuerza de la razon, la estacion central de Madrid, basta la vista del plano para apreciar la desventajosa disposicion de la puerta de San Vicente y del trazado que á ella conduce.

No es posible *engarzar* en él pueblo alguno de las inmediaciones, porque no los tiene.

No es posible unir esa estacion aislada con la de Atocha sin un ramal de mayor desarrollo y de peores condiciones que el de la Tela.

Si esa union no se realiza por medio de un ramal, y sí solo por la carretera de la ronda, es palpable la mayor distancia de la puerta de San Vicente.

Si se atiende al servicio *interior* de la Córte, no hay mas que comparar la situacion de la Tela, al pie de la calle Mayor, con la citada puerta respecto de la del Sol.

Como si todo esto no bastase para desechar el emplazamiento nuevamente proyectado, todavía tiene la desgracia de que los barrios del N. O., á los que mas inmediatamente sirve, son precisamente los menos importantes de Madrid, cuya vida y cuyo movimiento está reconcentrado en la Puerta del Sol, y en los barrios del S. E. y del Este, que son precisamente los mas lejanos de la puerta de San Vicente.

Si es un hecho innegable que la riqueza y el movimiento de la Córte están reconcentrados en los espresados barrios; si lo es igualmente que la estacion de Atocha es el origen de todas las grandes líneas de Aragon y Cataluña, del Mediterráneo, de Andalucía y de Portugal, es decir, de las tres cuartas partes de la Península, no necesitaremos encarecer la conveniència, ó mas bien la necesidad absoluta, de que la importante línea del Norte ya que no ha tenido, como debiera, su origen en aquel mismo punto, á lo menos se enlace con él del modo mas fácil y ventajoso, y la eleccion del emplazamiento de San Vicente ha resuelto el problema contrario, es decir, *hallar el punto, mas lejano y mas desfavorable para servir desde él los interiores de la Córte, y los exteriores de la gran estacion central de Atocha.* Este punto es precisamente la puerta de San Vicente.

Pasemos á esponer las condiciones facultativas del nuevo trazado.

Hemos dicho que el punto capital del estudio de la línea entre Madrid y Valladolid era, y debe ser, *disminuir el exceso de desarrollo* que tiene comparada con las demas líneas rivales.

Al presentarse dos trazados posibles en una seccion de esa línea; lo lógico, lo indispensable es que esa *condicion* capital domine á las demas, es decir, que en el caso actual, y *entre límites admisibles*, pueden aumentarse las pendientes *para disminuir la línea*, pero no deben disminuirse las pendientes *para aumentar*

el desarrollo, porque se aumentaría así el único defecto de la totalidad de la línea. 306

La variación que se intenta introducir, satisface desgraciadamente el principio contrario, y este grave defecto proviene, en nuestro concepto, de que sus autores no son los mismos que tuvieron que estudiar este difícil problema de un modo general, sino que desconociendo los antecedentes, prescindiendo de los muchos datos que entran en su resolución, y fijándose en uno solo, que es el de *las pendientes*, presentan un estudio que bajo este solo punto de vista es una mejora.

Pocas pruebas de saber habrían dado los ingenieros del Gobierno, si desde un principio no hubiesen conocido la posibilidad de hallar en la parte alta del río Guadarrama un punto al que pudieran dirigirse desde Madrid; sin perder la altura que necesitaban ir ganando para vencer la cordillera; y ese punto lo determinó el ingeniero señor Almazan, y ese trazado lo reconocieron los señores Peréa y Retortillo. Pero el dato principal no era entonces, no es hoy, y no será nunca el de obtener *las mejores pendientes* entre Madrid y el Portachuelo. Este dato, por importante que sea, y á veces decisivo, no es en el caso presente mas que secundario respecto de las condiciones del trazado general de esta línea. Descomponiéndola en partes para estudiar variaciones aisladas, se puede ir demostrando que en unas conviene aumentar la línea para disminuir las pendientes, al paso que en otras se propondrá como cosa insignificante hasta una contrapendiente para disminuir el desarrollo. Todo podrá demostrarse y justificarse aisladamente, pero el conjunto sería un embrollo en que se habría desconocido el principio general de la totalidad de la línea. El caso presente es un ejemplo visible de la lamentable tramitación que sigue el expediente de que nos ocupamos (1).

(1) No queremos que pase desapercibido un hecho notable. Los ingenieros señores Ribera y Morer formaron parte de la Comisión nombrada en 1854 para informar sobre esta misma línea. Se les dió como dato de la distancia de Madrid á Valladolid 45 leguas. Lo combinaron con los demas que entran en los cálculos de la explotación, y opinaron por la preferencia de la línea de Avila sobre la de Segovia.

A estos mismos ingenieros se les lleva hoy á que bajo un punto de vista parcial decidan si en una parte de esa línea será conveniente disminuir las pendientes aun

Concediendo, porque nosotros reconocemos con lealtad la verdad de los hechos, que por la variacion se obtendrá alguna mejora en las pendientes; (y recordando que no es la que tal vez se presentará comparándola con las actuales de 0,045, sino con la que se obtenga estudiando el trazado legal como está prevenido), todavía entran en la resolucion del problema facultativo dos datos importantísimos, que son, la influencia de la direccion del trazado respecto del servicio de la Côte, y el decisivo de la longitud de la línea.

La influencia del emplazamiento de la estacion de Madrid, y del trazado que permita satisfacer todas sus necesidades, no se aprecia debidamente *en los cálculos*, pero los siente el pais. Por gramas se calcula el aumento del gasto de combustible que consume una locomotora por el mas insignificante de las pendientes, y se hace valer ese aumento para decidir el problema *de la explotacion*; pero se prescinde completamente de los *perjuicios y del aumento de gasto* que sufren el viagero y las mercancías por efecto del *emplazamiento* de las estaciones.

Pues qué es lo mismo un trazado que permita su enlace con la central de Atocha, que el que arrinconado en la puerta de San Vicente parece que se propone aislarse para siempre de las demás líneas férreas de España? ¿Es lo mismo establecer en su día un ramal desde la espresada puerta; como lo será desde la Tela, ó de otro cualquier punto de la parte Oeste de Madrid? ¿Es el

cuando haya de aumentarse la longitud, y bajo este solo punto de vista podrán decir que si.

Si este ensayo de variacion sale bien á la Empresa, mañana propondrá otra en la sierra, ó en Avila, ó en donde le convenga, y examinada aisladamente por los mismos Señores ingenieros podrán ballar preferible el aumento de longitud de la línea, porque, como ahora, no se les mandaria estudiar ni informar sobre la totalidad del problema, sino bajo un punto de vista particular en cada trozo.

El resultado podrá ser que la suma de las modificaciones que por este medio se les haga aprobar, dará por resultado una línea de 48 á 50 leguas, y si este dato se les hubiera dado en 1854 tal vez hubiera sido otro su dictámen, porque el dato de la *longitud de la línea* fué el mas perjudicial para la de Avila; y por eso decimos y sostenemos que toda modificacion parcial que tienda á obtener mejoras secundarias á costa de la *longitud de la línea*, es contraria al principio general que domina y que debe dominar en el trazado de la de Valladolid, que es la *disminucion de la línea*.

Los Sres. Ribera y Morer llenarán ahora como antes sus deberes de lealtad proverbial en ellos: el mal está en la volubilidad y ligereza de nuestra administracion de todos tiempos:

mismo el trayecto por la ronda? ¿Lo es por el interior hasta la Puerta del Sol? 357

La mision de los ingenieros consiste en calcular todos los datos, por pequeños que sean, que influyen en la explotación de las líneas. Indudablemente en el caso presente se compararán las pendientes de uno y otro trazado; si en el nuevo se compensa la economía de combustible que producirá la disminucion de las pendientes, con el mayor consumo que ocasionará el aumento del desarrollo, deducirán los ingenieros su igualdad ó una diferencia tan despreciable en favor de cualquiera de ellos, que no merecerá ciertamente que se considere como un dato para decidir la cuestion. Pero si hasta aqui llega la mision del ingeniero, si de ella se deducen las bases de los cálculos de la explotación, allí empiezan ya aquellos otros datos que no son de su incumbencia, pero que deben serlo de la alta administracion, porque se refieren directamente á los intereses públicos.

Prescindiendo en este momento de los datos administrativos y estadísticos que haremos valer mas adelante, y ciñéndonos á los facultativos, puede suceder que bajo el solo punto de vista de la longitud y de las pendientes, la explotación de la via sea próximamente igual por uno y otro trazado hasta las estaciones de la Tela y de San Vicente, que es á cuanto concedemos que puede referirse el dictámen de los ingenieros. ¿Y terminan allí los intereses del público? ¿Y el servicio entre las estaciones? ¿Y el servicio con el centro de la Côte? Porque esto sea ageno de la Empresa que propone la reforma, y de los ingenieros que informan sobre ella, ¿no afecta directa y visiblemente á los intereses del público? ¿No tiene el Gobierno obligacion de dar valor á este servicio para decidir tan grave cuestion?

Otro dato se quiere hacer pasar desapercibido, y sobre el que debemos hacer algunas observaciones por lo que pueda sobrevenir, y en justa defensa de los ingenieros que han intervenido en este complicado espediente. Este dato es el gasto del presupuesto de la línea (1).

(1) Tiene aqui lugar la misma observacion que hicimos en la nota anterior. Una

La Empresa presenta el presupuesto de su variacion, que es *doce millones* mas elevado que el de la línea legal. Y si esto lo reconoce la misma Empresa ; qué mejor explicacion cabe de la justicia con que los ingenieros del Gobierno optaron por la línea del trazado legal?

Se nos dirá que para *la cuestion de hoy* este dato es nulo, porque la Empresa no pide su abono ; sea así. Pero recordamos tambien que ese aumento depende del exceso de longitud que se dá á la línea, y que el Estado subvenciona por kilómetros.

Se nos dirá, que la Empresa tampoco pide ese aumento, ó que en su caso se aprobaria la variacion espresando que no se la concede ese derecho.

Si algo enseña la esperiencia , y si el pais ha aprendido con los ejemplos que por desgracia ha tenido siempre á la vista, creemos que dará á esa respuesta el mismo valor que la damos nosotros.

Nosotros reconociendo la buena fé, y haciendo justicia á la firme decision con que hoy se tomaria esa providencia por el Gobierno que la diera , no podemos prescindir de tres hechos capitales.

1.º Que el Gobierno da una subvencion por cada kilómetro de la línea.

2.º Que con esta variacion se aumentan 7 kilómetros á la misma, y por consiguiente la subvencion del Estado.

3.º Que con un espediente, que entre nosotros se entabla maravillosamente, se cambia una resolucion, *se modifica hasta una Ley*, y se concede mañana un derecho que hoy se niega. Si esto es una vulgaridad ó si es un hecho exacto, dígalo la conciencia pública.

Reconocemos que no espresamos con esto una *razon oficial*,

de las razones por las que los señores Ribera y Morer prefirieron la línea de Avila fué por la *economía* de su presupuesto. Presentándoles variaciones parciales que han de graduar ahora bajo un punto de vista incompleto, aprobarán tal vez una modificacion que aumenta 12.000,000 el presupuesto ; mañana se les presentará otra, y quien no estudie y se penetre de esta tramitacion original, creará que su anterior y concienzudo dictámen fué una farsa.

pero hemos dicho *una verdad* reconocida, que si no puede servir de *dato* para que los ingenieros la introduzcan en los cálculos de la explotación, nosotros, y con nosotros el país, tenemos que incluir en los nuestros, para no esponernos á que algun dia tenga su valor efectivo. 28

Al terminar la descripción de las condiciones facultativas del trazado legal, y de la variación que pretende disputarle la preferencia, hemos prescindido de las obras de fábrica, y aun de la remoción de tierras, cuyo exceso por la nueva línea contribuye al considerable aumento de *doce millones* de reales que en solo 40 leguas tendria el trazado. En el campo de una polémica empeñada ese exámen nos daría nuevas y poderosas razones; pero nos reducimos á presentar las verdaderas consideraciones capitales *que son las pendientes* de las rasantes y la *longitud* de la línea. Mas adelante pondremos las unas al frente de las otras.

CONDICIONES

ADMINISTRATIVAS Y ESTADISTICAS

DE LOS DOS TRAZADOS.

No haremos, ni podemos hacer á ningun Gobierno el cargo de que intente decidir la competencia de dos trazados sin hacer entrar en esa cuestion el imprescindible é importante dato de sus condiciones administrativas y estadísticas: pero como estos datos no han sido tomados en cuenta por la Empresa, y como tampoco incumben á la comision de Ingenieros que va á informar sobre *una condicion facultativa*, de aquí nuestro derecho de esponerlos al Gobierno y al pais, para que ocupen el lugar que les corresponde.

En el caso presente hay una circunstancia, quizás sin ejemplo, y es, que en tan debatida cuestion y bajo el concepto que ahora vamos á examinarla *no hay competencia* entre los dos trazados *que compiten* entre sí.

Efectivamente ¿qué razones de administracion ni de estadística puede poner en la balanza el trazado que pudiéramos llamar propiamente del *desierto*?

No pasa por un solo pueblo. No se *acerca* mas que á las esparcidas casas de las Rozas y de Torreledones.

No hay en sus inmediaciones, á media ó una legua, punto alguno que reciba ó del que reciba productos y movimiento.

Si se recuerda que pasa por un terreno granítico que provee ³⁰⁹ á la Côte de piedra de construcción, canteras iguales en calidad, en abundancia y en condiciones existen en el trazado legal, y con esa segura y productiva explotación pueden contar uno y otro trazado.

Si se piensa en las maderas de los montes de Navacerrada y Balsain, que sería necesario conducir por tierra hasta $\frac{1}{2}$ leguas de Madrid para utilizar solo este pequeño trayecto, iguales, tan abundantes y aun mejores maderas producen los montes del trazado legal, con la notable ventaja de que pueden ser conducidas desde ellos hasta la Côte por el ferro-carril, con mayor utilidad para la Empresa y para los consumidores.

Finalmente, con el superficial conocimiento con que cuestiones tan importantes son tratadas algunas veces por la prensa, no ha faltado un *suelto* que indicase las ventajas que el cruzamiento del nuevo trazado y de la carretera general cerca de Torrelodones produciría para los intereses de las provincias de Galicia, de Asturias, de Castilla y de Segovia; y ofenderíamos ciertamente al Gobierno y al país si diéramos valor alguno á tan original idea.

Ignoramos que alrededor de Côte alguna pudiera proponerse formalmente un trazado que en la extensión de 50 kilómetros, y á partir de sus mismas puertas, no enlazase con ella un solo pueblo, ni pueda ofrecer la seguridad de trasportar un coche de viajeros, ó un wagon de mercancías.

Bajo el punto de vista administrativo y estadístico no conocemos el ejemplo de una nulidad semejante para lo *presente* y para el *porvenir*.

Nos ocuparemos un momento del presente y del porvenir del trazado legal, y espondremos nuestras *ideas* en lo que es discutible, y nuestros *datos* en lo que es demostrable.

Ante todo, se nos ofrece una cuestión preliminar que se resuelve con muy pocas palabras. Notamos ahora que se habla por muchos como si el Escorial no estuviese en el trazado legal, y este no sirviese para él. Grave falta sería á la verdad, de parte de los ingenieros españoles, el olvido de nuestro primer monu-

mento artístico é histórico. La verdad es que el Escorial está, aunque de distinto modo, en uno y otro trazado; en el legal y en la variacion. La manera con que se quiere presentar esta cuestion, es la de una forzosa alternativa y opcion entre servir con el ferro-carril á seis ú ocho pueblos los mas próximos á Madrid en el trazado legal, ó servir al Escorial, prescindiendo de aquellos pueblos. Puesta asi la cuestion ya era cuestion. Por fortuna de aquellos pueblos y del Escorial, ni tal alternativa, ni tal incompatibilidad de comun servicio existe. El Escorial estará servido por el trazado en que están esos pueblos. Por eso, en el primer estudio del ingeniero Peréa se ponía en la aldea de Peralejo estacion con *talleres*, porque de alli contaba que partiese el brevísimo ramal, no mas grande que los de servicio de las mas importantes estaciones de París, que habia de unir á Peralejo con el Real Sitio. Peralejo está muy inmediato á las cercas de los jardines y al castañar del célebre Monasterio de San Lorenzo. Asi ó con corta variacion, pero siempre con el mismo pensamiento de servir la estacion del Escorial, está estudiado en el trazado actual. Asi se ha entendido siempre en las discusiones. Asi se ha comprendido por todos y para todo.

La cuestion, si cuestion se empeñan en que la haya, es otra, y no es entre el Escorial y dichos pueblos. La cuestion seria la siguiente: servidos por el trazado *legal* seis pueblos, algunos de importancia, entre Madrid y el Escorial; servido *ademas* el Escorial que se unirá cómodamente á ese trazado por un insignificante ramal: ¿á la mayor aproximacion de la via del Norte al Real Sitio, la cual se logra con provecho suyo y sin perjuicio ageno, debe sacrificarse el *derecho adquirido* por tantos pueblos, y la conveniencia mercantil que hay en pasar por ellos? Asi presentada la cuestion, es una verdad y está resuelta por si misma.

Que el Escorial está bien servido por el trazado legal, es cosa reconocida por el Escorial mismo. Mientras la gran competencia entre Avila y Segovia, fué estrecha la alianza de Avila, el Escorial y otros pueblos. De ella hay auténticos testimonios. De

esos pueblos y de sus incansables defensores, fieles á esa alianza, 210 salían como es notorio las publicaciones y las memorias que llevan los nombres de aquella capital y aquel Real Sitio. ¿Qué mejor prueba de que el Escorial el primero reconocia que estaba servido por esta línea? Mas es: ahora mismo lo reconoce, cuando la verdad es que esos pueblos no pueden tachar al Escorial de ingratitude, pues no saben que ostensible ni indirectamente haya hecho gestión alguna contra el trazado *legal* y en favor de la variacion propuesta.

Tratada esta cuestion preliminar que anunciamos, vamos á ver como están servidos el Escorial y Madrid por sus respectivas estaciones en los dos trazados.

En el legal Madrid tiene su estacion al pie de la Cuesta de la Vega.

En el de la variacion Madrid tendria su estacion entre la Puerta de San Vicente y la Florida.

El Escorial la tendria, segun parece, en el Escorial de Abajo. Si se descuenta del ramal español á Peralejo la distancia entre el Escorial de Abajo y el de Arriba, que aun por la variacion queda sin ser servida por ferro-carril, resulta aun mucho mas reducido y atenuado el escoso del ramal de Peralejo.

Tenemos, pues, en cuanto á estaciones de Madrid y el Escorial:

Que por el pequeño ramal de Peralejo, el Escorial está bien servido sin perjudicar la explotacion general.

Que admitiendo que la variacion mejora la estacion y el servicio del Escorial, empeorará al mismo tiempo la de Madrid; pues no es dudoso que el que se apea en la Puerta de la Vega, ó á su pie, está es, al pie de la calle Mayor, está mas cerca del centro y de la gran estacion de Atocha, que el que se apea entre San Vicente y la Florida.

Que el ramal de Peralejo no impondrá 7 kilómetros mas de longitud, y 12.000,000 de gasto, como los impone la variacion.

Que si impone alguno, es solo á la clase de viageros entre

el Escorial y Madrid; pero no á todos los que crucen de un lado á otro de España por la via del Norte.

Pero sobre este punto de estaciones otras dos consideraciones muy importantes deben hacerse:

1.^a Aunque, como debia ser, el Gobierno decidió que en Madrid hubiese estacion *central*, y que esta seria la de Atocha, donde confluyen naturalmente cuatro líneas generales, se proyectó la citada del Norte en la Puerta de la Vega, sin olvidar nunca que podia convenir su enlace con la de Atocha. Veamos, supuesta esta necesidad, lo que viene á resultar en el trazado legal y en la variacion propuesta.

En está, la estacion estaria en la Puerta de San Vicente. Ya la misma via del Norte desde allí, y en sus primeros kilómetros, perjudicaria no poco, cortándolas en dos mitades, la parte mejor de las dos Reales posesiones de la Florida y Casa de Campo, pues la estrechez de la cuenca del Manzanares por esa parte lo exige así. Pero hay mas. La via de union entre la estacion de San Vicente y la de Atocha, ademas de ser trabajosa teniendo que seguir mas ó menos lejos la direccion de la Ronda, habria de cortar probablemente la calle-paseo del puente de Segovia á San Vicente, ó lo que es peor, los *únicos* jardines de nuestro Real Palacio, los del Campo del Moro.

En el trazado legal la via del Norte desde la estacion de la Tela atraviesa el Manzanares, salta á la Casa del Campo, la recorre en la parte que menos la perjudica, y se aleja de Madrid. En su union desde la Tela con la estacion de Atocha, no perjudica los jardines del Real Palacio.

2.^a Tan pronto como la via del Norte sube á la altura conveniente hácia las ventas de Alcorcón, se hace posible un ramal á los Carabancheles. Recuérdese que ese pueblo, el mejor y de mas casas de familias madrileñas, y que crece por momentos, nó seria como el Escorial para la Côte, un desahogo solo de *verano*, sino de verano y de invierno. Repárese bien que Madrid necesita ese punto de desahogo mas cerca que el Escorial y mas cerca que Aranjuez, los cuales aun por ferro-cárril están lejos.

Quando han de predominar para las resoluciones del Gobierno, en punto á trazados, las condiciones facultativas á las mercantiles y estadísticas, ó vice-versa, es cosa sobre que no puede darse una regla general. Pero aun asi tenemos por muy cierto que en la inmediacion de las grandes capitales todo trazado debe estar dominado por el pensamiento administrativo, y á este pensamiento deben ceder el paso las condiciones facultativas, si no fuese violento ó absurdo. Lo que es hoy, en las líneas generales de Francia la explotacion de la *Banlieu*, ó sean las inmediaciones de París, lo dice bien claro. La estacion del pueblecito de *Enghien*, cerca de París, es en su movimiento la tercera de la gran red del Norte que comprende y sirve populosas ciudades de la Francia. Si las cercanías de Madrid no son hoy, ni serán en mucho tiempo, lo que las de París, hay que buscar en lo que hoy son, no lo que *son*, sino los gérmenes de lo que podrán ser en lo futuro. Los ingenieros estrangeros, que no tienen acostumbrada su vista al aspecto fatal y desolado de nuestros pueblos, han creído de buena fé que entre Madrid y el Escorial hay un desierto, que debia atravesarse atendiéndose solo á la ley de las pendientes. Los ingenieros españoles, naturalmente mas conocedores de nuestras cosas, y mas acostumbrados á apreciar lo que valen respectivamente nuestros pueblos, á pesar del mal aspecto de casi todos ellos, saben que en lo malo, como en lo bueno, hay sus gerarquías, y que si efectivamente se puede ir de Madrid al Escorial por un desierto, tambien puede irse por muchos pueblos, mejores ó peores, pero que tienen el gérmen para alimentar la via del Norte, y mejorar las cercanías de Madrid.

Aparte de esto la inmediacion de una gran capital, solo por inmediacion y por mala que hoy sea, tiene gran importancia. Hay que ver, pues, de *engarzar* en las vias generales, directa ó indirectamente, todos los puntos notables de las cercanías de la capital. Esta es la regla. Apliquémosla á la comparacion de ambos trazados, el *legal* y el de la *variacion*.

Ni comparacion cabe. El trazado de la *variacion* no pasa por

una sola aldea, y solo se acerca á las de Torrelodones y las Rozas, cruzando en despoblado la carretera general: pero el movimiento de esa carretera le trae ya absorbido en toda su estension el ferro-carril del Norte, y aunque así no fuese, de seguro que el carro que haya llegado por tierra á las Rozas, no tomará allí la vía férrea para que le dejen en la Puerta de San Vicente.

Supongamos mas, y es que se quisiese recomendar la variacion diciendo que se aproxima al Real Sitio del Pardo: esta idea no puede ni sufrir exámen. El Pardo es Sitio Real de invierno, que ni en invierno sirve á la Córte: Sitio de una estacion en que nadie buscá mas que á Madrid: Sitio sin ninguna escursion agradable: Sitio sin recuerdos, sin arte ni en museos, ni en prodigios arquitectónicos, ni en jardines siquiera: Sitio en que no hay mas que ver que un bosque, ni mas que hacer que cazar, y precisamente el cazar no es permitido á nadie. De las condiciones esenciales de ese Sitio para prosperar, dá testimonio lo que vemos. Largos años lleva de estar unido á la Córte por un excelente camino real, y á 10 kilómetros de ella. Véase lo que el Pardo es hoy: lo mismo que ayer y que siempre. Pueblos pequeños tienen mas comunicacion diaria que él con la Córte. Carabanchel es un ejemplo.

Ya hemos visto en globo las condiciones administrativas del trazado de la variacion. Y ¿cuáles son las del legal?

Cinco estaciones hay antes de llegar á la del Escorial, y esto sin contar aproximaciones tan importantes como la de Villaviciosa en Boadilla, y sin contar la de los Carabancheles, que mas tarde ó mas temprano se incorporarán por ramal á ella. En este caso el Escorial podria mirarse como *sétima estacion* desde Madrid. Sin contar ni Villaviciosa, ni menos Carabanchel, solo con las estaciones dichas, antes de llegar al Escorial el ferro-carril del Norte sirve en cinco estaciones á cinco pueblos con un crecido número de habitantes. Donde la poblacion no abunda mucho, hay que confesar que esta circunstancia es importantísima.

Pero no es solo el número lo que hay que buscar, sino la calidad y circunstancias de los pueblos servidos.

Bajo este punto de vista, el trazado legal desde que sube á los altos de Alcorcon, puede destacar un pequenísimó ramal á los Carabancheles, sigue por Pozuelo á Boadilla, desde donde debe derivarse otro ramal á Villaviciosa; por Brunete y Valdemorillo llega á Peralejo, y continuando la línea principal á Zarzalejo, parte de allí el corto, pero importantísimo ramal del Sitio. 212

Tal vez los autores (pues hasta ahora no consta que tenga defensores) de la proyectada variación, no se habían fijado en tan favorables circunstancias. Describamos ligeramente algunos de esos puntos.

Los Carabancheles. Uno de los pueblos más próximos á Madrid, de los muy pocos que tiene á la vista en su horizonte, que está en crecimiento, y que sostiene *varias diligencias diarias* á la Córte. Hace años Madrid tenía en él un gran desahogo con las fiestas públicas de Vista-alegre, convertido hoy en Sitio Real. El ferrocarril de Aranjuez no ha proporcionado á Madrid en todo su trayecto un punto *próximo*, que le sirva de desahogo por *pocos reales* y en *pocos minutos*. Carabanchel sería *ese Sitio* en el del Norte. Con el gran número de casas de campo que hoy tiene, como las de la señora condesa de Montijo, Yumury, Gonzalez Bravo, etc., podría llegar á ser con el tiempo como un arrabal de Madrid.

Pozuelo. Pueblo desde muy antiguo favorecido por la emigración veraniega de Madrid. Su casa de baños es del tiempo de las más antiguas de la Córte.

Boadilla y Villaviciosa. Ambos han sido *Sitios Reales* hasta principios de este siglo. En Boadilla hay un magnífico palacio con jardines. En Villaviciosa hay un gran castillo en que está hoy establecida la Escuela de Ingenieros de Montes. Tiene este pueblo más de 4,000 fanegas de tierra de regadío. Hace con Madrid el comercio de flores y frutas. Hay en él un gran número de casas de campo de madrileños. Tiene empleados *varios* carruages en su movimiento *diario* con la Córte.

Brunete. Buen pueblo, pero meramente por su interés agrícola. No tiene las condiciones de atractivo que los anteriores.



Romanillos. Bosque y castillo de recreo de la señora condesa de Montijo.

Valdemorillo. No tiene ni el interés y atractivo de los anteriores, ni importancia agrícola alguna.

Pero tiene mas *importancia que todos* ellos para el camino de hierro, por lo que pueden ser sus actuales explotaciones *industriales* de artículos de gran peso y volúmen; piedra *granítica* para la construcción, cales *crasas*, cales *hidráulicas*, cemento *natural*, tierras refractarias, *cuarzós* y kaolines, etc.

Valdemorillo debe ser para el ferro-carril del Norte lo que Nanterre ha sido para el de Saint-Germain. Extraçtemos algunas de sus condiciones, que oficialmente obran en poder del Gobierno.

En estas materias las consideraciones generales valen menos que los datos fijos y concretos, representados por guarismos: intentaremos dar algunos que difícilmente podrá rebatir quien se dedique á comprobarlos: por eso se han presentado al Gobierno, por eso los esponemos al juicio crítico del país.

Los artículos que forman el tráfico actual de Valdemorillo, son los siguientes: carbones, adoquines y piedras de construcción: baldosa fina y teja: tierras y ladrillos refractarios: loza fina: cales hidráulicas, cemento natural y leñas. Veamos en sus pormenores lo que es cada uno de ellos.

CARBONES.

Antes era esta una de las principales industrias del pueblo; pero las leñas se han agotado mucho, y está reducido á 3,000 arrobas el carbon que anualmente se hace hoy en Valdemorillo para Madrid, lo cual es la carga de solos cuarenta carros; pero pasan hoy por el pueblo, y afluirán forzosamente á su estacion, las inmensas carreterías que provienen de los pueblos inmediatos, y van á la Côte: Su peso, fácil de comprobar por el número de las carretas, es de 70,000 arrobas, y esta industria es tan

principal en esta sierra, que por sí sola merecerá tal vez un estudio aparte, lo cual podemos decir con tanta mas libertad, cuanto que es una de las menores fabricaciones que se hacen en Valdemorillo. 219

| | |
|---|-----------|
| Carbon fabricado en Valdemorillo para Madrid al año. | 3,000 ar. |
| Fabricado en pueblos inmediatos que pasan por él y que afluirán á su estacion. | 70,000 |
| | <hr/> |
| | 73,000 |
| | <hr/> |

PIEDRAS DE CONSTRUCCION.

Quando en Madrid ha estado muy en boga el empedrado de adoquines, habia en Valdemorillo muchos canteros labrándolos, y era cuantioso el número de miles de arrobas de ellos que venian á Madrid mensualmente. Hoy de adoquines se labran muy pocos; pero ha resucitado la antigua explotacion de piedras de construccion. Habiendo hoy en el pueblo muchos canteros, por el término medio de los pies cúbicos que labra al dia cada uno, se ha podido deducir el volúmen de 740 varas cúbicas, ó sea 100,000 arrobas al año, calculando en solo 5 arrobas el peso del pie cúbico.

No contamos con mayor peso; pero cualquier ingeniero, arquitecto ó constructor apreciará el punto hasta el que podríamos elevar esa cifra cuando el ferro-carril fije en sus inmediaciones la explotacion de uno de los materiales mas necesarios en la construccion, mas usado en Madrid y de mas segura conduccion.

BALDOSA FINA Y TEJA.

Esta industria es nueva en el pueblo, y de su baldosa fina, muy apreciada, sube cada dia el número de los pedidos. De la teja, aunque se hace mucha, se emplea y emplearia en el pueblo, y no entrará en el cálculo. La extraccion en 1854 fué:

| NUMERO de este estado. | NUMERO de hornos. | DUEÑO DE LOS hornos. | CABIDA DE cada horno por piezas. | HORNADAS al año. | PESO DE CA-da pieza. | ARROBAS AL año. |
|------------------------|-------------------|--|----------------------------------|------------------|----------------------|-----------------|
| 1.º | 4 | Doña María Sancho y compañía. Don Evaristo Gutierrez. | 10,000 | 46 | 5 y 1/2 lb | 33,200 |
| 2.º | 4 | | 7,000 | 6 | Id. Id. | 9,240 |
| | | | | | | 44,440 |

TIERRAS Y LADRILLOS REFRACTARIOS.

Por bastantes años antes de hacerse ladrillos refractarios, se han traído á Madrid tierras refractarias. Hoy con la mayor industria que se ha desarrollado en la Corte, con las fabricaciones de gas, las fundiciones de Hierro y la encina, etc., no solo se exportan tierras refractarias, sino que se fabrican tambien ladrillos refractarios.

De varios terrenos se llevan á Madrid en el año 20,000 ars.

FABRICACION DE LADRILLOS REFRACTARIOS.

| NUMERO de orden. | HORNOS. | SITIOS. | DUEÑOS DE los hornos. | CABIDA POR piezas. | HORNADAS al año. | PESO DE CA-da pieza. | ARROBAS AL año. |
|------------------|---------|-------------|-------------------------------|--------------------|------------------|----------------------|-----------------|
| 1 | 1 | El terrero. | Doña María Sancho y compañía. | 6.000 | 20 | 6 y 1/2 lb | 30.000 |

Nota. La Sociedad del Aulencia cuece tambien ladrillos refractarios en sus hornos de-loza.

LOZA FINA.

A pesar de hacerse mas de una hornada semanal, no se calculan de peso mas que 43,000 arrobas al año, que resultan de una sola. No se cuentan en esto las que tambien se hacen de ladrillos refractarios.

| SITIOS. | NUMERO DE hornos. | DUEÑOS. | HORNADAS. | ARROBAS AL año. |
|--------------------------|-------------------|--------------------------|-----------|-----------------|
| En Valdemorillo. | 3 grandes. | Sociedad del Aulencia. . | 120 | 43,000 |

Nota. Hay otros tres hornos; uno de yeso, uno de cuarzo y otro de secador. No se cuentan varias muflas para pintura, dorado y fileteado.

CALES HIDRAULICAS Y CEMENTO NATURAL.

Esta es la explotacion mayor que hay en el pueblo, y por tanto se dan aqui, hasta con estension y prolijidad, todos los pormenores que podrian desearse, y son bien comprobables. Por eso, entre otras cosas, se ha puesto la cabida de cada horno. Aunque en el buen tiempo y cuando es la fuerza de las obras de Madrid, se hacen *tres y cuatro* hornadas por horno al mes, para compensar invierno con verano, y quemando unos hornos muchas mas veces que otros, solo se calculan dos mensuales.

Sin duda no decimos todo lo que esto es, y mucho menos todo lo que esto *será*; pero hemos querido de intento quedarnos muy cortos en el cálculo de la cal, por lo mismo que es el artículo que forma la base del tráfico de Valdemorillo. Estos datos son de 1854. Si hoy se quisieren comprobar, ganaríamos para nuestros cálculos un treinta por ciento.

HORNOS DE CAL.

| NUM. DE orden de este estado. | NUMERO DE hornos. | SITIOS EN que se hallan. | NOMBRES DE SUS dueños. | CABIDA EN fanegas. | HORNADAS al año. | TOTAL DE fanegas al año. | TOTAL DE arrobas al año. |
|-------------------------------|-------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 á 3. | 3 | El Terrero. | Empresa Apolitomena. | 1.º 4.000 | 24 | 24,000 | 120,000 |
| | | | Española. | 2.º 500 | Id. | 12,000 | 60,000 |
| | | | | 3.º 350 | Id. | 8,000 | 42,000 |
| 4 y 5 | 2 | El Vétago. | Don Eladio Corral. | 4.º 500 | Id. | 12,000 | 60,000 |
| | | | | 2.º 500 | Id. | 12,000 | 60,000 |
| 6 y 7 | 2 | La Parrilla. | Pedro Gutierrez. | 1.º 400 | Id. | 9,600 | 48,000 |
| | | | | 2.º 300 | Id. | 7,200 | 36,000 |
| 8 | 1 | El Terrero. | Doña María Sancho y compañía. | 800 | Id. | 19,200 | 96,000 |
| 9 | 1 | El Vétago. | José Lopez. | 350 | Id. | 8,400 | 42,000 |
| 10 | 1 | Id. | Antonio Robledo. | 350 | Id. | 8,400 | 42,000 |
| 11 | 1 | Id. | Nicasio Gutierrez. | 350 | Id. | 13,200 | 66,000 |
| 12 | 1 | El Terrero. | Nicolás Asenjo. | 400 | Id. | 9,600 | 48,000 |
| 13 | 1 | El Vétago. | Celestino Hernandez. | 350 | Id. | 8,400 | 42,000 |
| 14 | 1 | Id. | Miguel Elvira. | 350 | Id. | 8,400 | 42,000 |
| 15 | 1 | El Terrero. | Evaristo Gutierrez. | 350 | Id. | 8,400 | 42,000 |
| 16 | 1 | La Parrilla. | Lucas Gamonal. | 400 | Id. | 9,600 | 48,000 |
| 17 | 1 | El Vétago. | Juan Elvira. | 400 | Id. | 9,600 | 48,000 |
| 18 | 1 | El Terrero. | Baltasar Bravo. | 400 | Id. | 9,600 | 48,000 |
| Total. | 18 | | | 8,250 | | 198,000 | 990,000 |

LEÑAS.

Como ya se comprende, los hornos que llevamos enumerados requieren una gran cantidad de leñas, de pino en gran parte y en otra de monte bajo y retama. Por todo esto se han agotado en el término de Valdemorillo, y se traen de los pueblos de tres y aun cuatro leguas á la redonda. Es claro que el ferro-carril conducirá las abundantes leñas de la parte de las Navas, ó algun dia los carbones que las reemplacen. Se han calculado á razon de 1 1/4 arroba de leña por arroba de cal. En mas alta proporcion que la dicha está en realidad ese consumo, y las personas inteligentes juzgarán de esta apreciacion.

| CLASES DE HORNOS. | HORNADAS AL AÑO. | CARRROS DE LEÑA en cada hornada. | PESO EN ARROBA por cada carro. | ARROBA DE leña al año. |
|---|------------------|----------------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Para los hornos de baldosa. | 22 | 59 | 50 | 22,800 |
| Para los de loza y el secador. | 120 | 7 | 70 | 78,800 |
| El secador. | fuego continuo. | 400 | 80 | 40,000 |
| Para ladrillos refractarios | 20 | 40 | 50 | 40,000 |
| Para hornos de cal, calculadas las de leña, dan | | 990.000 ar. | á 4 1/4 ar. | 1.237.000 |
| Total de arrobas de leña. | | | | 4.378,600 |

Reuniendo el número de arrobas á que actualmente sube el tráfico total de Valdemorillo es el siguiente:

| | Arrobas. |
|---|------------------|
| Carbones de Valdemorillo | - 3,000 |
| de pueblos inmediatos y no del trazado. | 70,000 |
| Piedra de construcción. | 100,000 |
| Baldosa fina. | 44,440 |
| Tierras refractarias | 20,000 |
| Ladrillos refractarios. | 30,000 |
| Loza fina. | 13,800 |
| Cales hidráulicas y cemento. | 990,000 |
| Leñas | 4.378,600 |
| Total. | 2.649,840 |

El movimiento actual, pues, de Valdemorillo, con los nueve artículos principales de su tráfico, es de 2.649,840 arrobas. Nada se habla de los artículos de retorno de Madrid, y que se consumen en el pueblo, porque al lado de eso son insignificantes. Los viajeros hoy al año, con las relaciones de tráfico que el pueblo tiene, no bajan *de dos mil y quinientos* y tampoco contamos con uno solo. Podríamos ahora intentar el cálculo del rendimiento de esta estación, dividiendo por clases las mercancías, y atendiendo á las distancias recorridas; pero sobre no ser fácil ni propio de este escrito, será mejor hacer notar solo una circunstancia

que pone á Valdemorillo en el número de los pueblos que darian mas alimento á esa línea por sus especiales condiciones y proximidad á la Córte. Esa circunstancia es que el movimiento de efectos y mercancías del ferro-carril de Tembleque á Madrid durante todo el año de 1853, en cuya explotacion entra un Sitio Real tan importante como Aranjuez, y *el tráfico de los caminos de Valencia y Andalucia*, ascendió á un total de 4.558,293 arrobas; y segun esto, siendo en 1854 el movimiento de Valdemorillo de 2.649,840 arrobas, esta estacion tan insignificante *al parecer*, dá desde luego al camino de hierro *mas de la mitad* del número de arrobas que corrieron de *Tembleque á Madrid*. No creemos que haya muchas estaciones que puedan decir *y probar* otro tanto. A este pueblo corresponde como anejo el término de Peralejo, donde se ha fijado una estacion que ha de servir al Real Sitio del Escorial. Aunque esta circunstancia, puramente administrativa, autoriza á Valdemorillo para decir que *en su término y jurisdiccion* está otra de las estaciones del camino mas visitadas, como lo seria el Escorial, que mantiene hoy aunque descuidada una que fué en su tiempo magnífica carretera que construyó Cárlos IV, no usará de esa ventaja, dejando que Peralejo figure aparte, aunque con tan capital circunstancia. Valdemorillo lo necesita menos cuando si su anejo será tan importante por el Escorial y sus viageros, él lo es ya tambien por su tráfico y sus artículos de explotacion.

Hablamos solo del estado presente: por lo que hace al porvenir las consideraciones serán aun mucho mas lisonjeras.

Fecundados por un ferro-carril tantos *elementos industriales*, que aun sin él ván germinando y progresan rápidamente, Valdemorillo podria llegar á ser en su modesta línea lo que poco ha nunca hubiera pensado, y el ferro-carril hallaria el lucrativo premio del acierto de su trazado en esa parte de la línea, en el incesante trasporte de tan gran cantidad de efectos de gran peso y de gran volúmen como los que constituyen la *industria* de ese pueblo.

Para el que *se sonria* al oir hablar de *elemento industrial* en

este trazado, conviene advertir que en unos treinta premios y me-²¹⁶ dallas, dados recientemente por una sociedad inglesa á los productos españoles presentados en la esposicion universal de 1855, hay dos medallas concedidas á Villaviciosa y Valdemorillo, que corresponden á este trazado legal. Y no son solas. Los mismos pueblos obtuvieron otras medallas en la *exposicion universal de Londres*, y otras en las de Madrid. Quisiéramos saber cuántas medallas de *premio industrial* se cuentan en los pueblos del nuevo trazado, ó en los que á él se acercan. Estas no son exageraciones. Estos son hechos, que dicen algo para el porvenir.

Es curioso lo que en punto á trazados está sucediendo en España. En los ferro carriles *ya construidos*, como el de Aranjuez, se ha pensado en estudiar rectificaciones para incorporar á él pueblos, como Getafe, con que no se contó al construirse la línea. ¡En los ferro-carriles *no construidos aun*, se apoyan rectificaciones para *huir* de los pueblos comprendidos en un trazado anterior y *aprobado por Ley*! Se comprenderia aumentar en un trazado 7 kilómetros para engarzar en él siete pueblos, y aun uno solo. Lo que no se entiende es aumentar 7 kilómetros á un trazado para *huir* de cinco estaciones y de cinco pueblos, que tienen ya un derecho adquirido por Ley.

Conviene, despues de lo espresado, hacer reparar que una vez hecha la línea legal tal como puede ser, y será, vendria á haber semejanza, *en cuanto es posible*, entre el trazado de *Madrid al Escorial*, y el trazado de *Paris á Saint Germain*: lo cual haria su elogio, atendidas las *muy distintas* circunstancias de ambos países.

Como el tren *de Saint Germain* al pasar el Sena, se deja en Asnières, el convoy de Argenteuil que viene enganchado á él, donde le toma la locomotora especial de Argenteuil, asi el tren del Norte, á poco de pasar el *Manzanares* soltaria en los altos de Alcorcón el tren de los *Carabancheles* que traeria enganchado y allí le tomaria la pequeña locomotora de los *Carabancheles*.

Como el tren *de Saint Germain* tiene en Rueil la concurridí-

sima estacion con qué sirve á *Bongival y Marly*, llenos de casas de campo de parisienses, asi el tren del Escorial tendria en *Boadilla* la estacion para servir á *Villaviciosa*, que es lo mas ameno, frondoso y concurrido de madrileños en las áridas inmediaciones de la *Córte*, y susceptible de ser uno de sus mejores recreos.

Como el tren de *Saint Germain* tiene las inmensas canteras de *Nanterre* que surten en gran parte de piedra de construccion á París, y han dado antes con la propiedad, y hoy con el mero transporte, tan cuantioso provecho á la *Compañía del Oeste*, asi el tren del *Norte* tiene en Valdemorillo, primera estacion de este camino, situada en terreno *granítico*, las grandes canteras de piedra de construccion para Madrid, y ademas las otras mas importantes explotaciones de *cal hidráulica* y tierras *refractarias* que *Nanterre* no posee.

Como el tren de *Saint Germain* acaba en este Sitio Real importantísimo, que pide y tiene convoyes de *hora en hora*, asi el tren del *Norte* llegaria por medio de un corto ramal al *Escorial*, que seria en su tanto, y como Sitio, el *Saint Germain de Madrid*; y aqui el camino del Norte tiene una ventaja, que *Saint Germain* no tiene, pues alli la línea muere en él, y aqui sirve al *Escorial*, y sin perjudicar para esto la explotacion general, sigue á *Avila*, *Valladolid* y *Francia*.

Era difícil buscar en las inmediaciones de Madrid puntos mas á propósito que esos, en que en el corto espacio de *diez leguas* se sirven *ocho pueblos*, tres de los cuales han sido ó son *Sitios Reales* y que pueden sostener, *proporcion guardada*, la comparacion que acabamos de hacer con uno de los ferro-carriles mas acreditados de Francia. Téngase, presente, ademas, para poder admitir tales comparaciones, que en España, como en todo pais que entra en la vida industrial y moderna, pocas cosas hay que estimar en esta clase de trazados por su valor y precio *presente*, sino por su valor *futuro*, y la mayor ó menor suma de elementos que hoy ofrezcan para que ese *valor futuro* sea lo mas grande posible.

Tales son las condiciones administrativas y estadísticas de los

dos trazados. Si son ó no dignas de consideracion, lo juzgará el Gobierno y el país. Nosotros sospechamos que ni las habrá presentado la Empresa al pedir al Gobierno la variacion, ni las tendrá presentes la Comision de ingenieros al emitir su dictámen *facultativo* sobre una cuestion que se la manda estudiar por la influencia de un dato *facultativo*. Por eso las traemos oportunamente al palenque. 317

Sin temor al resultado de la comparacion *puramente* facultativa de los dos trazados, pues los ingenieros confirmarán pronto lo que nosotros tambien sabemos, y es, que la diferencia de las ventajas de una y otra línea es insignificante con arreglo á los cálculos de explotacion, nosotros, y con nosotros los pueblos y el Gobierno, despues de saber por los ingenieros que considerando los gastos de traccion, los gastos de construccion y de conservacion, los intereses y cuantos elementos componen la cuestion *científica*, de su exámen y comparacion resulta que puede ser una misma la tarifa de las dos líneas, entonces entra la cuestion administrativa y estadística (prescindimos todavía de la legal) y ella demuestra:

Que el trazado de la variacion no sirve directamente á un solo pueblo; el legal á cinco.

Que el primero no tiene en la zona de una legua, ni á distancia mayor ó proporcionada, un pueblo que pueda *engarzarse* con la línea, estendiendo asi los elementos de riqueza en las cercanías de la Côte; y el segundo tiene cuando menos los de Carabanchel y Villaviciosa que hoy son ya puntos de recreo, susceptibles de un desarrollo que solo despreciarán los que no han visto ni conciben las maravillas de los ferro-carriles en las inmediaciones de las Córtes.

Que en el primero no sabemos quien nos podrá calcular el movimiento que en *viageros* y en *efectos* puede concurrir á la via en aquel verdadero *desierto*; y en el segundo les presentamos las pruebas de los *millones de arrobas* que proporciona un solo pueblo, (pruebas que tiene medios de justificar el Gobierno si lo desea), y no hemos nombrado siquiera los productos de los via-

jeros, ni las producciones de los demas pueblos del trazado, ni de los que han de rendir sus fáciles y seguros ramales.

¿Seria posible que un Gobierno que procura conocer *en la cuestion científica* las libras de carbon que se economizarán segun se modifiquen las pendientes ó la longitud de una línea, prescindiese para la resolucion del problema de las importantísimas consideraciones *administrativas y estadísticas* que acabamos de esponer con tanto laconismo como exactitud? No lo creemos ni lo esperamos.



CONDICIONES LEGALES DE LOS DOS TRAZADOS.

Hemos tratado la cuestion en abstracto como si ahora se estudiase por primera vez, como si no existiese Ley alguna que fijase el trayecto del ferro-carril del Norte, como si no hubiese ningun derecho creado, como si no hubiese ninguna esperanza legítima.

No es esta, por cierto, la cuestion presente.

En el trazado propuesto por la Empresa concesionaria no hay, efectivamente, ni esperanzas legítimas, ni derechos creados por Ley, ni por resolucion ministerial siquiera; y por no admitirla no se causarán á pueblos ni á particulares perjuicios inevitables.

En el trazado legal hay esperanzas legítimas, y derechos creados por una Ley *hecha en Córtes*, sancionada por la Corona, admitidos y aceptados por el crédito moviliario, y poseidos por seis pueblos con todas las consecuencias de subida en el precio de las propiedades, movimiento en las traslaciones de dominio, adquisicion de compromisos para empresas industriales, y demas á que dá lugar la confianza en la garantía de una ley. Véase si el salir fallida daria lugar á perjuicios inevitables.

Cómo nació el derecho de dichos pueblos, es fácil de recordar y muy conveniente.

Al hacerse por las Córtes la Ley general de ferro-carriles, se estableció que para construir una línea el Gobierno mandaria ha-

cer los debidos estudios facultativos y las debidas informaciones de índole é interés administrativos ; y fijado asi el trazado , todo ello , con los mismos planos y el oportuno proyecto de Ley se elevase á las Córtes.

Urgia la construccion de la via del Norte. El Gobierno que debia cumplir la reciente Ley , no podia presentarla , porque no estaban terminados los estudios. Las Córtes , impacientes tambien como el Gobierno por dar principio á ese ferro-carril internacional , modificaron para este caso del Norte las rigorosas prescripciones de la Ley general de ferro-carriles. Si se modificó para un caso una Ley , se modificó por otra Ley.

Hubo , pues , una Ley especial del Norte , y teniendo que fijarse en ella el trazado , se espresó en la misma que este seria el que aprobase el Gobierno , luego que estuviesen concluidos y aprobados los estudios. Eso manda la Ley de 11 de julio de 1856.

Se concluyeron esos estudios , pasaron á exámen de la Junta consultiva de caminos , que dió su dictámen favorable ; y en su vista , en 30 de agosto , les dió su aprobacion el Gobierno. Desde ese momento quedaban cumplidas todas las prescripciones de la Ley general en esta Ley especial , y el *proyecto* era ya parte integrante de ella desde el momento en que fué aprobado por el Gobierno , que era lo terminantemente decretado por las Córtes y sancionado por la Corona.

En este proyecto *legal* y en el trozo del Portachuelo á Madrid , están comprendidos el Escorial , del modo ya dicho , y ademas los seis pueblos que estamos defendiendo. Desde el momento en que esos estudios fueron aprobados , que era lo que pedia la Ley , el trazado de esos estudios fué *el trazado legal* , y los pueblos en él comprendidos , y que fueron nombrados y declarados puntos de sujecion , adquirieron su derecho segun la misma Ley.

Precisamente porque ya habia despues de esa aprobacion un trazado *legal* , que era lo único que faltaba para cumplir la Ley de 11 de julio y poderse anunciar la pública subasta , esta se anunció á los seis dias de aprobados los planos , esto es , el 6 de

setiembre último. Vino la subasta á los cuarenta días, y en ella el Crédito moviliario se quedó con la construcción de la línea del Norte con todas las condiciones del pliego, de los planos y de los presupuestos; y en ellas, y por consiguiente en la Ley de que forman parte, se espresa el nombre de cada uno de los pueblos que son puntos de sujecion, y que desde aquel momento son parte integrante del proyecto y de la Ley.

Aquí entra naturalmente una cuestion que debemos examinar en breves palabras, y es ésta: concedido este derecho y del modo dicho ¿puede privarse de él por el Gobierno á los pueblos del trazado legal? Se dirá que en los caminos ordinarios caben alteraciones aun durante la construcción. Nosotros responderemos que los trazados de caminos ordinarios son hijos y proceden de providencia ministerial, y no de Ley hecha en Cortes en cumplimiento de otra Ley general, que quiere y pide que por Ley fijen las Cortes cada trazado.

Se dirá que hay un artículo en el pliego de condiciones particulares aceptadas por el Crédito moviliario, en virtud del cual se le autoriza para hacer alguna variacion en el trazado con anuencia del Gobierno. La respuesta es bien sencilla. Es tan verdad que existe ese artículo y que nos favorece, que vamos á trasladar sus palabras. Es el 3.º En él se fijan y consignan con todos sus pormenores los trazados *legales*, que estamos defendiendo, y el artículo acaba con estas palabras: «La Empresa no podrá variar en nada estos proyectos *sin aprobacion del Gobierno.*» Y el que á la Empresa se le prohíba hacer por sí variaciones ¿quiere decir que pueda hacerlas todas el Gobierno? El pliego de condiciones es un documento que se refiere á las Empresas y no al Gobierno. Las atribuciones de éste son hijas de la Ley, y solo en ella pueden consignarse. ¿Hay en esta ó en otra de su clase, ó en la general de ferro-carriles una sola cláusula que le autorice para variar los *puntos de sujecion* que crean derechos, y que espresa y fija la misma Ley? Pues esta, y no otra es la cuestion presente. Nadie puede dudar que respetando estos puntos que están terminantemente señalados en la Ley, el Gobierno puede autori-



zar las modificaciones que entre ellos aconseje el último y mas detenido estudio de los accidentes de la localidad. Modificar una curva, una pendiente ó una alineacion: sustituir un sistema de puente por otro, aprobar obras nuevas en donde la localidad lo exija, todo esto que puede hacer el Gobierno, es lo que está prohibido á la Empresa, sin su autorizacion, y á esto, y no á otra cosa se refiere el art. 3.º del pliego de condiciones antes citado. ¡Pero variar los puntos de sujecion señalados en la Ley! ¡Variar por consiguiente la Ley misma! Esto seria minar las bases del sistema representativo. Además, si el derecho de autorizar aquellas modificaciones se interpreta y estira hasta dislocar la Ley para hacerse gubernativamente, y *por acuerdo de la compañía constructora y el Ministerio*, las supresiones y variaciones de los puntos de sujecion, y este ejemplo sigue adelante, bien pronto el ferro-carril del Norte, y todos los trazados *legales*, habrán quedado solo en los planos y en un artículo muerto de la Ley. ¿Para qué entonces proyectos? ¿para qué subastas públicas? ¿Para qué las Leyes de concesion?

No falta quien pretende que solo Avila y Medina están considerados como de sujecion por la Ley del ferro-carril del Norte. Es un error palpable. Esos puntos fueron impuestos como de sujecion *para el estudio* que practicaba el Gobierno, y lo fueron por consiguiente *para la construccion*. Pero aprobados los estudios y convertidos en el trazado de la Ley, todos los pueblos de él que no habian sido de *sujecion para el estudio*, lo fueron y lo son de *sujecion para la construccion*, porque se han fijado y nombrado en el trazado, y ese trazado, lo repetimos sin cesar, es parte integrante de la Ley del Norte.

Avila y Medina tienen fundado su derecho en el art. 4.º de la Ley de 14 de noviembre de 1855, que prescribió al Gobierno *que en el término de seis meses tuviese aprobado el proyecto* pasando por aquellos puntos.

Boadilla, Valdemorillo, Arévalo y todos los demas pueblos de la línea tienen fundado su derecho en la Ley de 11 de julio de 1856, porque se hallan en el proyecto que el Gobierno aprobó.

en cumplimiento del citado artículo, y con arreglo al cual se ha-
bia de subastar y *construir* la línea. 220

En corroboracion de esto, véase el final del art. 6.º de la Ley de noviembre de 1856, en el cual se dice que *las Empresas que tomen la concesion de las secciones 1.ª y 3.ª* (la 1.ª es la de Madrid á Valladolid á que nos referimos) *se sujetarán en su ejecucion á los proyectos que el Gobierno apruebe CON ARREGLO AL ART. 4.º DE ESTA LEY.*

¿Se hizo y se aprobó el proyecto en los seis meses con arreglo á la Ley? Sí.

¿Es ese, y solo ese, el proyecto legal? Sí.

¿Es ese el que forma parte de la Ley de 11 de julio de 1856? Sí.

¿Se hallan en ese *proyecto legal* fijados y aprobados los puntos de Boadilla, Valdemorillo, etc., para que por ellos haya de pasar el trazado del ferro-carril? Sí.

¿Son por consiguiente esos pueblos puntos de sujecion *legales*, pues los señala el proyecto que con arreglo á la Ley de julio de 1856 sirvió de base á la licitacion pública, cuyo proyecto es á su vez el *legal* porque fué el que aprobó el Gobierno cumpliendo las prescripciones del art. 4.º de la Ley de 11 de noviembre de 1855? Sí.

Luego Avila y Medina primero, y Boadilla, Valdemorillo y los demas pueblos despues, se hallan comprendidos en las Leyes de noviembre de 1855 y julio de 1856 que sirvieron de base á la contrata, y que obligan igualmente al Gobierno y á la Empresa á su puntual cumplimiento. El *derecho de todos* es el mismo, el dado por Ley. Ni la Empresa puede solicitar una variacion de los puntos de sujecion, ni el Gobierno autorizarla por sí.

Alteraciones tan graves de un trazado *legal*, y en que el mismo poder legislativo se miraria mucho antes de resolver la cuestion, no puede hacerlas meramente un Gobierno. Cuando hoy los derechos se quieren resguardar de mil maneras, no puede quedar al arbitrio de un Ministro la *expropiacion de un derecho*, que es de los mas apreciados por los pueblos. Ejemplos legisla-

tivos *recientes* y *honrosos* hay del respeto á ese derecho. Vuelva el señor Ministro de Fomento la vista, y se hallará al punto con quien conociendo el límite de sus atribuciones, respetó la autoridad de la Ley, y no varió por sí una parte del trazado de la línea de Almansa á Valencia. Este es un hecho reciente, honroso, incontestable.

Pero por un momento pasemos de este terreno de alta administración al inferior y *mecánico*, por decirlo así, de la tramitación, porque su marcha irregular ha complicado y puede todavía complicar mas esta cuestión. He aquí los hechos.

La Empresa concesionaria presentó un proyecto de variación del ferro-carril en toda la parte comprendida en la provincia de Madrid, que tiene unos 60 kilómetros de longitud, y el Gobierno lo pasó al exámen de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

La Junta por *unanimidad* consultó la desaprobación del proyecto, y la ratificación del trazado legal. La Dirección general de Obras públicas ignoramos, y casi podemos asegurar, que no ha sido oída.

En ese estado el asunto, ¿cómo puede únicamente privarse al trazado *legal* de su derecho legítimo, y de esa ratificación facultativa? De un *solo* modo. Por la opinión y voluntad del Ministro, contrariando bajo su responsabilidad el parecer facultativo de la primer autoridad facultativa, y sin salirse por esto del círculo de sus atribuciones.

Por alias que estas sean, mucho pesa moralmente el voto unánime de un alto Cuerpo consultor.

El Gobierno, despues de la Ley del Norte, despues del proyecto de variación propuesto, despues del informe unánime de la Junta consultiva en que le desecha, y despues de opinar que se siga el trazado *legal*, se veia en la necesidad de tomar una de dos resoluciones; la de optar el Ministro por el trazado legal, poniéndose del lado de la Junta, ó romper con el trazado legal, y con la Junta, y optar por sí solo por la variación de la compañía constructora. No se decidió ni á lo uno ni á lo otro, y tomó el

término medio de nombrar una nueva Comisión (*¡la décima!*) para oír sin duda su opinion. 221

A los pueblos que defendemos, les alarma la providencia; no les tranquiliza mas que los nombres respetables de los ingenieros.

Pero aparte estos nombres, y mirando la cuestion del nombramiento de esta Comisión en sí mismo, en su esencia, en su significacion, y en sus consecuencias posibles, examinemos lo que puede suceder, y habremos comprendido toda la estrañeza del giro que acaba de darse á este espediente.

¿Qué va á hacer la nueva Comisión?

¿Estudia un nuevo trazado entre Madrid y el Portachuelo?

Entonces el Ministro habrá prescindido del trazado *legal*, y no para admitir otro que crea que es mejor, pues tampoco admite el propuesto, sino porque cree que *puede haber* otro mejor que ambos, y va en su busca por un nuevo estudio. No creemos que sea este el objeto de la Comisión.

¿Estudia las mejoras y el perfeccionamiento del trazado *legal*, como está indicado en su propuesta?

Esto seria aceptable porque seria *legal*; pero tampoco es el objeto de la Comisión.

¿Reduce esta su encargo á comparar entre sí el trazado *legal* y la variacion propuesta, informando sobre uno y otro?

Entonces ha de suceder una de dos cosas. La Comisión ha de optar por el trazado *legal* ó por la variacion.

En el primer caso el Gobierno verá 1.º que no en valde hay una organizacion administrativa y una gerarquía facultativa, en virtud de la cual en todos los asuntos de su competencia el voto de la Junta Consultiva es casi decisivo y definitivo, y sobre todo *siempre es el último*, pues ella juzga á todos, y á ella *facultativamente* no la juzga nadie; y 2.º que por respeto á las Leyes de la administracion habria debido dar mas fé al dictáman *unánime* de esa Junta Consultiva.

Si la Comisión opta por el trazado de la variacion, entonces dá un parecer en oposicion abierta con el de la Junta Consultiva.

va. Y ¿qué hace el Ministro? ¿pasa á la Junta ese dictámen de la Comision, ó no le pasa? Si pasa, la Junta por muchas razones facultativas y administrativas, y hasta por el interés y prestigio de su buen nombre, es de pensar que insistirá en su primer dictámen *unánime*. Si no insiste, la Junta Consultiva *ha muerto moralmente*. Pero si insiste, el conflicto es gravísimo. ¿Habrà nueva Comision que vuelva á juzgar su *nuevo* dictámen? ¿Habrà entonces mera decision ministerial? ¿Y en favor de quien? ¿En favor de la Comision? Eso es lo que hace más probable la irregularidad de su nombramiento fuera de la tramitacion natural de estos expedientes. ¿En favor de la Junta Consultiva? la Ley y la Junta habrán sido respetadas; pero el último dictámen de la última Comision habrà debilitado *moralmente* una y otra, y para esto y para perder mucho tiempo, habria únicamente servido el trabajo de ingenieros tan dignos.

Pero opte la Comision en favor del nuevo proyecto, ú opte en favor del trazado *legal* que nosotros defendemos, es decir, séanos adverso ó séanos favorable su voto, la cuestion en sí misma es mas alta que todo eso. La cuestion en sí misma es de regularidad en la tramitacion, ó sea en el *procedimiento* administrativo, y de respeto á las *gerarquías* administrativas y facultativas. Hay en cada ramo, y principalmente en estos últimos, un cuerpo consultivo compuesto de las personas que han llegado al término de su carrera. Sus decisiones son respetables por esto mismo, y por la sencilla razon de que un Ministro, por digno é instruido que sea, ni tiene obligacion ni posibilidad de serlo en todos los ramos especiales de su atribucion. La importancia de esos cuerpos consultivos consiste en que asi constituidos son el mejor escudo del Gobierno, pero tambien un dique y un freno á la arbitrariedad; y nombrados *de una vez*, y para todas las cuestiones y con *anterioridad* á ellas, ofrecen las garantías de imparcialidad de un Tribunal, y escusan y evitan que el Ministro nombre para cada caso, y *con posterioridad* á él, comisiones especiales. Estos son con otros muchos los fundamentos de la organizacion administrativa y de la gerarquía facultativa. Pero si

despues de oir los Ministros á los altos cuerpos consultivos, van nombrando comisiones para que la obra y el voto de los superiores, y entre los superiores, de los mas altos, se juzgue por los inferiores, aunque estos sean como son aqui dignísimos, hay que confesar que cabe un gran alivio en el presupuesto: *están demas los altos cuerpos consultivos.*

Tal vez se dirá que en este mismo expediente del ferro-carri-
ril del Norte hay un ejemplo, un *antecedente*, en términos de oficina, de haber sido nombrada en enero de 1854 la numerosa Comision Otero para juzgar hasta cierto punto el dictámen de la Junta Consultiva de fines de diciembre de 1853.

Si esto se nos dice, no creémos quedarnos cortos en contestar dando solo dos respuestas.

1.º El caso de la Comision Otero fué entera y completamente escepcional.

Ahora, pedido en 1856 un dictámen á la Junta Consultiva, le ha dado *unánime*. En 1853, pedido un dictámen á la Junta Consultiva, la Junta vió la cuestion de tan diversos modos, que eran siete sus individuos y dieron por escrito al Gobierno siete dictámenes.

El Gobierno, pues, se halló en un grave y no visto suceso. Se halló con que sobre el punto capitalísimo del modo de atravesar la sierra de Guadarrama, no habia entre todos esos dictámenes verdadera *mayoría facultativa* en que apoyar una decision suya, fuese la que fuese. Se halló con que entre tanto dictámen se le proponian para atravesar la sierra, ya túneles sin ejemplo, ya pendientes escepcionales, y ya planos inclinados. Se halló, por consiguiente, con que *no habia dictámen de la Junta Consultiva*, y al mandar hacer nuevos estudios para aclarar la cuestion, no ofendia á la Junta ni desconfiaba de ella. Buscaba los datos que no tenia.

2.º Cuando la Comision Otero fué nombrada en enero de 1854 *no habia* ley especial de ferro-carriles: *no habia* ley especial para el del Norte: *no habia* trazado señalado por ley: *no habia* derechos creados ni esperanzas legítimas: *no habia* ratificacion

facultativa dada por el primer cuerpo y autoridad facultativa al trazado legal, como la que en su reciente informe ha dado la Junta Consultiva por *unanimidad*. Todo esto, que *no habia ni existia* en enero de 1854, *lo hay y existe* en marzo de 1857.

Respuestas son, y decisivas, sobre la diferencia de casos y situaciones las dos que acabamos de dar. Despues de conocer la estraña tramitacion de este espediente, el pais deplorará con nosotros las consecuencias funestas que puede traer á sus intereses, al mismo tiempo que se vé hollada, sin causa ni necesidad alguna, la gerarquía administrativa poniendo en lucha á los inferiores con sus gefes más superiores. Si el voto de aquellos es igual al de sus gefes, les deberán estos el triunfo, y moralmente queda hêrida su autoridad. Si el voto es contrario, la Junta Superior ha muerto á manos de sus subordinados, y ellos mismos deplorarán algun dia la brecha que abren para el prestigio y la existencia de su cuerpo. ¡A tanto da lugar un giro irregular y anómalo de la administracion!

Volvamos de la tramitacion á la cuestion legal, y terminemos con las siguientes deducciones.

El ferro-carril del Norte tiene una Ley especial, sancionada en 14 de julio de 1856.

Esta Ley reconoció como trazado legal, como si entonces existiese, aquel que aprobase el Gobierno despues de concluidos los estudios que se estaban verificando.

Esos estudios se concluyeron, ese trazado se aprobó por el Gobierno, y desde aquel momento, tal como estaba, formó parte de la misma Ley.

Por ser ya parte de la Ley, se dió cumplimiento á ésta, anunciando la pública subasta y celebrando un contrato solemne.

En ese proyecto, que es parte integrante de la Ley, se fijan, se espresan y se nombren uno por uno los pueblos comprendidos en su trazado, y por ese hecho, y por el derecho que desde ese momento les da la Ley al situarlos en el trazado, son *puntos de sujecion* de él.

Tan inviolable como es la Ley, y tan irrevocables como son sus prescripciones, tanto lo son los derechos que ella misma crea y concede.

Espresándose terminantemente en el proyecto del ferro-carril del Norte, que es parte de su Ley, que la línea pasa por los pueblos de Boadilla, Brunete, Villanueva, Valdemorillo, Peralejo, Zazalejo, etc., etc., en los que tiene señaladas sus estaciones, no hay autoridad que pueda variar esa prescripcion de la Ley, y los derechos que esta ha dado á los espresados pueblos, son tan firmes como inatacables.

Pueden realizarse cuantas mejoras sean convenientes en los detalles facultativos del trazado; pero no puede ponerse en tela de juicio la obligacion de conservar intactos los derechos de los pueblos declarados como puntos de sujecion por la Ley.

La Ley declaró punto de sujecion á Avila *para el estudio* de la línea, y, por consiguiente, lo es para la *construccion*. El estudio hizo conocer la conveniencia de que en la *construccion* fuesen puntos precisos Boadilla, Valdemorillo, etc. Propuesto así en el proyecto, y aprobado, quedó formando parte de la Ley, y esos pueblos están comprendidos en la misma Ley que Avila, y tienen por ella sus mismos derechos.

Si fuera posible conceder el principio de que los puntos de sujecion que se espresan en los proyectos que forman partes de las Leyes de los ferro-carriles, podian variarse por decisiones Ministeriales, las consecuencias no podian ser mas graves y funestas.

Un Ministro sería árbitro de producir un trazado que de modificación en modificación no sería ni el que aprobó la Ley, ni el contratado en pública licitacion.

Cabe entonces la posibilidad de presentar, ser aprobado, y obtenido en subasta un ferro-carril estudiado deliberadamente por puntos que alejen la concurrencia, para cambiar despues los puntos de sujecion, y ejecutar un proyecto convenido ocultamente con una Compañía.

Ningun artículo de la Ley dice, ni admite la interpretacion

de que pueda el Gobierno alterar los puntos de sujecion expresados en ella.

Semejante facultad haria completamente inútiles las leyes de concesion, y la solemnidad y moralidad de las licitaciones y de los contratos públicos.

Finalmente, cuando los pueblos de un trazado *legal* ven y saben que este se respeta y ha de respetarse, se vivifican por una esperanza segura, y se vivifican mucho antes que el ferro-carril se construya y llegue á sus puertas; lo cual no es poco, puesto que para muchos pueblos esto es cuestion de seis, y ocho y diez años. Pero, al contrario, cuando los pueblos vean que los trazados *legales* no se respetan en la ejecucion, cuando tuviesen á la vista el lastimoso escarmiento de cinco y seis pueblos que manifestasen lo que seria en España *el confiar en las Leyes*, esos años serán perdidos, esos pueblos no se vivificarán, las leyes se desvirtuarán, y hasta ver la locomotora á sus puertas, lo cual tardará mucho aun, no habrán creído en la *frágil promesa de la Ley*, que si les llega, y se cumplé por fin, habrá sido más que por su *derecho* por su *fortuna*.

¡Qué país resistiría á semejante principio de administracion!

RESUMEN COMPARATIVO

DE LAS CONDICIONES DE LOS DOS TRAZADOS.

Hasta cierto punto este trabajo seria una repeticion cansada y enojosa, si no fuera conveniente ver agrupadas, para poderlas recordar, las ideas culminantes que deben compararse entre sí en estas cuestiones de competencias. Las recopilaremos, pues, por el mismo orden que las hemos espuesto.

CONDICIONES FACULTATIVAS.

Estaciones. La del trazado legal está en el campo de la Tela. Es el punto mas cercano del centro de movimiento de la Côte.

Es mas ventajoso en todos conceptos que el de la puerta de San Vicente para enlazarse con la estacion central de Atocha, bien sea por la carretera de la ronda, ó bien por un ramal de circuito.

Permite que de él se derive el trazado con las buenas condiciones que se espresan en la parte administrativa.



Si tiene el inconveniente de que sean allí mas costosas las fundaciones, y esto puede ser una causa de la variacion propuesta, será esa una cuestion de economía particular de la Empresa, y tal inconveniente no tiene el menor valor para que á él se pongan los intereses públicos.

La del trazado nuevo está en la puerta de San Vicente.

Es el punto mas lejano del perímetro Oeste de la Corte.

Lo es de su centro de movimiento.

Lo es respecto de su enlace con la estacion central de Atocha, que no puede hacerse sin mas longitud y mas inconvenientes que desde la Tela.

Concurriendo todas las vias férreas de España al lado Sur de Madrid, y hallándose allí tambien el máximo de su movimiento interior, no existe precisamente punto alguno en el perímetro Oeste, desde el que sea mas difícil y mas lejano el enlace, cualquiera que sea el medio que se adopte.

El proyecto de una estacion en San Vicente bastaria para desecharse un trazado.

En la Tela tampoco está bien situada, pero lo está mucho mejor.

El problema es acercarse á Atocha, y esto es mas fácil y posible desde el trazado legal que desde la variacion.

Longitud. Este es el dato *principal* que domina en el estudio de la línea de Madrid á Valladolid, dato que la Empresa presenta como otro cualquiera, y al que la Comision de Ingenieros no puede dar el valor que tiene, pues su informe se refiere á solo una parte de la línea, y se prescinde de las *condiciones generales* de toda ella.

El defecto de la línea de Valladolid por Avila, es su excesiva longitud, *por el que fué dudosa* su preferencia.

Cuantas modificaciones tiendan á alargarla, son inadmisibles por *principio* general.

En el caso presente se olvida esto, y no se atiende mas que á las *condiciones parciales de un trozo*.

Si la Empresa se ha reducido á ese pequeño círculo, y si en

él se ha encerrado también á la nueva Comisión de Ingenieros, la Junta Consultiva y el Gobierno tienen que mirar la cuestión bajo otro punto de vista que abrace la *totalidad* de los datos que influyen en la *totalidad* de la línea, y no en una de sus secciones aislada. 398

En la línea de Avila pueden *aumentarse* las pendientes dentro de los límites adoptados, para *disminuir* el desarrollo; pero no debe *aumentarse* el desarrollo para *disminuir* una pendiente admisible.

Si en las modificaciones *parciales* se prescinde de este *principio general*, la línea que resulte habría aumentado el exceso de longitud de ese trazado, único defecto que pudiera hacerlo inferior á sus rivales. Ó antes fué falsa la importancia dada por los ingenieros y por el Gobierno al *exceso de desarrollo*, ó ahora hay una inconsecuencia injustificable si los ingenieros y el Gobierno aumentan ese mismo desarrollo.

Pendientes. En el trazado legal las hay de 0.015 producidas por la contrapendiente de la bajada al río Guadarrama. Este es un defecto del trazado.

¿Es inevitable? Creemos que sí. ¿Puede atenuarse? Indudablemente. Consta en el proyecto que así puede ser, y se propone terminantemente su estudio, que impidió terminarlo el vicioso sistema de entonces y de ahora, de *imponer* á los ingenieros *plazos fatales* para presentar los proyectos.

Si la comparación se hace entre las pendientes de 0.015 de este trazado y las de 0.010 del nuevo, será una comparación que adolecerá de parcialidad, y de injusticia, porque consta *oficialmente* que la primera puede reducirse, y no se estudia esa reducción. Si á la *décima* comisión de ingenieros se le ha mandado que haga un cálculo con los datos *definitivos* del nuevo trazado, y con los datos declarados oficialmente *mejorables* del legal, desde ahora protestamos del resultado como visiblemente parcial á favor del primero.

A propósito de las *contrapendientes*, cuya influencia no es tanta como aparece en teoría, bueno es que conste que las hay en esa

misma línea: que la Empresa ha propuesto la modificación de las rasantes en las divisórias del Zapardiel y del Adaja, y que no ha suprimido las *contrapendientes* que allí existían, y que allí ha conservado. No es esto un cargo. Es solo decir que no siempre ha de asustar la voz de *contrapendiente*, y que estudiada y mejorada la del Guadarrama, según está propuesto por los ingenieros del proyecto, cambiará el resultado de la comparación.

En el nuevo trazado las pendientes no esceden de 0 010, y reconocemos con lealtad que ahora y siempre podrán ser algo inferiores á las de su rival. Está *ventaja secundaria* la obtiene á costa de la *desventaja principal* de un aumento de 7 kilómetros en el desarrollo, y 12.000,000 en el presupuesto.

Debemos hacer aquí una observación que no esperamos que se tenga presente *en la tramitación actual*, pero cuyo valor entrará alguna vez en la balanza, y apreciarán el Gobierno y las personas que sigan con interés esta discusión.

El dato *de las pendientes* pierde por días su influencia. Hace algunos años que la diferencia de 0.005 á 0.010 bastaba para variar completamente los resultados de un proyecto. Hoy ningún ingeniero, y menos en España, se detiene hasta 0.015, y el cuidado empieza desde esa inclinación hasta la de 0.020. Ejemplos tenemos ya de 0.025 y de 0.030 de pendientes, y sin desconocer lo excepcional que son hoy estos límites, el resultado es que los *inconvenientes* de las inclinaciones van *disminuyendo* á medida que se perfeccionan los elementos de tracción. La influencia que se quiere hacer valer hoy por la diferencia de 0.015 y 0.010 de los dos trazados en cuestión, será *el día que haya de explotarse la línea* tan insignificante, como lo son hoy las inferiores á 0.010; y esto, que no lo negará persona alguna inteligente, prueba que la influencia de las pendientes en los cálculos *decrece*, y disminuye por consiguiente su importancia *y el valor que como dato tiene para el resultado de los cálculos*.

¿Es la misma la influencia de la longitud? Una vía se consideraba en un principio bien explotable solo con pendientes de 0.001 y 0.002. El perfeccionamiento de las locomotoras permitió elevar-

las cómodamente á 0.005. Hoy se explota bien con 0.040. Dentro de dos ó tres años el límite natural será 0.045 y las ciencias y el genio del hombre están encargados de elevar ese límite. Entonces las líneas con pendientes de 0.045 serán tan explotables como lo son hoy las de 0.040; pero aquellas, que como la que ahora se propone, se *empeoren* dándoles 7 kilómetros mas de longitud, los tendrán eternamente, y ese mal no lo atenuan ni el tiempo ni las ciencias. Es decir, que aquí se dá importancia y valor á la influencia de una pendiente de 0.045 que *disminuye* por momentos, y que probablemente no tendrá ya ninguna el día que llegue á explotarse la via, y no se dá valor á la circunstancia de *perpetuidad* que impone á una línea el aumento de longitud.

Mucho debería pesar esta demostracion, que si no es nueva es muy importante y oportuna *en el caso actual*; y aunque repetimos que no creémos que se tenga en cuenta *hoy*, ella se hará valer como todo lo que es esacto.

Presupuestos. Doce millones mas importa el del nuevo trazado que el legal, segun cálculo de sus autores, y aun cuando no haya de pesar esta carga sobre el Estado, algo pudiera decirse en buenos principios de economía y aun de Gobierno.

El aumento de los 7 kilómetros puede dar lugar al de la subvencion correspondiente, y la seguridad que con toda lealtad y buena fé se diese hoy, negando el abono de este aumento, está muy lejos de tranquilizarnos. ¡Hemos palpado tantos desengaños! Por eso creémos que el modo seguro de que no se *abonen* aumentos en la subvencion, es *que no los haya* en la línea.

Obras varias. No nos hacemos cargo de las de fábrica, movimiento de tierras, material, etc., porque no han sido tomadas en cuenta para esta cuestion, ni influyen por sí en ella, una vez conocido el presupuesto.

CONDICIONES ADMINISTRATIVAS Y ESTADÍSTICAS.

Nuevo trazado. Por efecto de su situación septentrional no puede dirigirse ni enlazarse con ninguna de las líneas españolas sin aumento de distancia y de gastos, comparada con la línea legal.

En su largo trayecto hasta el Escorial no puede tener una sola estación que no sea en despoblado.

No tiene en sus inmediaciones un punto al que dirija un ramal.

No tiene medio alguno de dar vida y de embellecer en ningún sentido las inmediaciones de la Côte.

Su único objeto es conducir viajeros al Escorial, gravando para esto á los de las Castillas, á sus mercancías y al resto de la línea con el aumento de 7 kilómetros. Por el trazado legal se sirve el mismo Real Sitio sin perjudicar por eso con un metro ni en un céntimo el resto de la línea.

Si cuenta para su explotación con las canteras de Torrelodones, de la misma formación granítica son las de Valdemorillo. Si cuenta con las maderas de la sierra, las mismas maderas, y la misma sierra ofrece el trazado legal, con la diferencia de que este las conduce desde el mismo monte, y aquellas habrían de venir por tierra á tomar el ferro-carril á cuatro leguas de Madrid.

En cuanto á viajeros y á mercancías, con repetir que no existe un solo pueblo en la línea ni en sus inmediaciones queda apreciado su valor.

Trazado legal. Su estación, no bien situada, sirve sin embargo con notable ventaja á la Capital, y es susceptible de mas corto, fácil y económico enlace con la estación central de Atocha.

Su trazado pasa directamente por Boadilla, Brunete, Villa-nueva, Valdemorillo, Peralejo y Zarzalejo.

Su situacion al Mediodía de su rival permite que puedan idearse diferentes combinaciones para su enlace con el ferro-carril del Mediterráneo ó su estacion central.

La situacion y condiciones de los pueblos de sus contornos le permiten derivar tres ramales tan cortos como realizables y productivos.

El primero á Carabanchel, pueblo que ya hoy contiene casas de campo de las primeras familias, y que puesto asi á las mismas puertas de Madrid, es fácil conocer el desarrollo que tomara con ese gérmen ya visible de prosperidad y recreo.

El segundo desde Boadilla á Villaviciosa, el pueblo mas frondoso en las áridas cercanías de la Côte, ya por esto frecuentado por numerosos cortesanos; sitio en que se halla establecida la Escuela Especial de Ingenieros de Montes, y que con los elementos de sus riegos, su creciente agricultura y sus abundantes hortalizas, flores y frutas, convida para que se convierta tal vez en el mas ameno pueblo de desahogo de las cercanías de la Côte.

El tercero el del Escorial, cuya importancia no tenemos que encarecer, y que se verá servido sin perjudicar la explotacion general á las Castillas y á Francia.

Si volvemos la vista al movimiento que pueden dar á la línea los pueblos mismos del trazado y de sus afluentes, no contaremos con el Escorial, porque este punto es comun á los dos trazados; y prescindiendo de todos los demas pueblos, hemos presentado la relacion de las producciones de solo uno; y por las condiciones especiales de su industria, por los objetos de peso de que consta, y por su segura explotacion se vé que solo ese pueblo dá al ferro-carril un peso bruto que apenas darán las capitales de la línea. Peso deducido exactamente del movimiento de un año: peso justificable porque se refiere á materias que se pueden medir y calcular, para lo cual se dan y se presentan señas y nombres propios.

Hemos prescindido absolutamente de las producciones de los

demás pueblos de la línea: no hemos mencionado los viajeros, y no hemos hecho constar el movimiento de los ramales que, ó no ha de haber línea legal, ó han de inaugurarse tal vez á la par de ella, y probablemente por su misma Empresa.

Estás son las condiciones administrativas y estadísticas del trazado legal. Prescindiendo del Escorial, ¿de donde y para donde han de conducir los trenes del nuevo trazado un viajero ó una tonelada por el desierto que recorre?

CONSIDERACIONES LEGALES.

La irregularidad de la tramitación que se ha dado y que lleva este expediente, es el origen del conflicto en que se ha puesto á los pueblos del trazado legal.

La no conformidad de un Ministro con el dictámen de un Cuerpo consultivo es siempre grave, pero es legal. Negando el de Fomento su aprobación al voto de la Junta de ingenieros usaba de su derecho y autoridad.

Peró no es eso. Nombrando una Comisión de inferiores para que le informen sobre lo que le han informado los superiores, y cuando el dictámen de éstos es el *último* por componer ellos el alto Cuerpo Consultivo del Gobierno, se ha dado origen á esta competencia, y se ponen en tela de juicio los derechos adquiridos por varios pueblos, al mismo tiempo que se ha desquiciado el órden natural é inmutable de la administración, y anulado la escala de las gerarquías.

Si la Comisión de ingenieros ahora nombrada opina como la *Junta superior*, que es la mayor Autoridad facultativa del Cuerpo de que forman parte, siempre se habrá sometido su dictámen al testimonio de sus inferiores, y ha recibido una *herida moral* difícil de cicatrizar.

Si la comision opina contra su Junta superior (1) este alto ³²² Cuerpo *ha muerto* á manos de sus subordinados, y ese fatal ejemplo arrastra tras sí el crédito, la moralidad y hasta la vida del Cuerpo de ingenieros, pues el pais no podrá mirar con aprecio un Cuerpo en el que las mas altas categorías, que forman el Consejo del Gobierno, se ponen á merced del voto de sus inferiores.

Si asi lo esponemos y deploramos, no es precisamente por las fatales consecuencias que semejante procedimiento ha de ocasionar al prestigio y fuerza moral de la Junta de caminos y del Cuerpo de ingenieros, sino porque á esa misma providencia que los mata, debemos nosotros la competencia en que nos vemos envueltos, y que solo pudiera haber nacido de tan irregular y desconocida tramitacion.

En el fondo de la cuestion legal nuestras razones son concluyentes.

Hay una Ley para el ferro-carril del Norte *de la que forma parte* el proyecto aprobado para esa línea.

En ese proyecto, *y por consiguiente en esa Ley*, se espresan los pueblos de Boadilla, Brunete, Villanueva, etc., como puntos por donde ha de pasar el trazado; es decir, que son los puntos que se dedujéron por el estudio, que se propusieron en el trazado que se aprobó por el Gobierno, que constan en el proyecto que entró á formar parte de la Ley, y que son *los de sujecion* señalados en el contrato solemne de la línea del Norte.

Esta línea no pudo *estudiarse* sino por Avila y Medina, y no puede *construirse* sino por Avila, Medina, Arévalo, Boadilla, Valdemorillo y cuantos *puntos de sujecion* fija el trazado que sirvió de base á una solemne licitacion y contrata.

Esos pueblos, todos espresados en ese contrato como puntos

(1) Este hecho es posible por repugnante que sea para los dignos ingenieros de la Comision. Informando ésta *solo* sobre la influencia de las pendientes en *una sola* seccion, y no mandándoles tener en cuenta las *demas condiciones* que influyen en la *totalidad* de la línea, nada mas fácil que hallar lo que se busca, presentando asi la cuestion *bajo un solo punto de vista*. Con esta viciosa tramitacion podria tenerse un *pretexto* para dictar una resolucioin; pero semejantes resoluciones nacen *muertas*, y son despues derogadas cuando en el curso del expediente se vá dando valor á la razon.

del trazado, han adquirido *el derecho* de que á ellos forzosamente esté sujeto el trazado que ha de construirse.

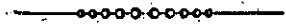
Si esos *puntos de sujecion* pudiesen variarse á voluntad del Gobierno, seria lo mismo que hacerle árbitro del trazado, sin mas sujecion que los puntos extremos. Entonces era inútil que las Córtes tomasen conocimiento del proyecto, era inútil incluirlo como parte de la Ley, era inútil la licitacion y la contrata, porque en este caso el proyecto que se ejecutase no seria el mismo que examinaron las Córtes, y que sirvió de base á la licitacion: entonces la facultad del Ministro seria superior á la Autoridad de la Ley: entonces se habria contratado con toda la solemnidad de la Ley una línea entre Madrid y Valladolid, y se construiria otra por la voluntad del Gobierno. El trazado sobre que está basada la Ley de la concesion, no deberia en tal caso formar parte de ella, y desaparecerian los efectos y la moralidad del principio de licitacion.

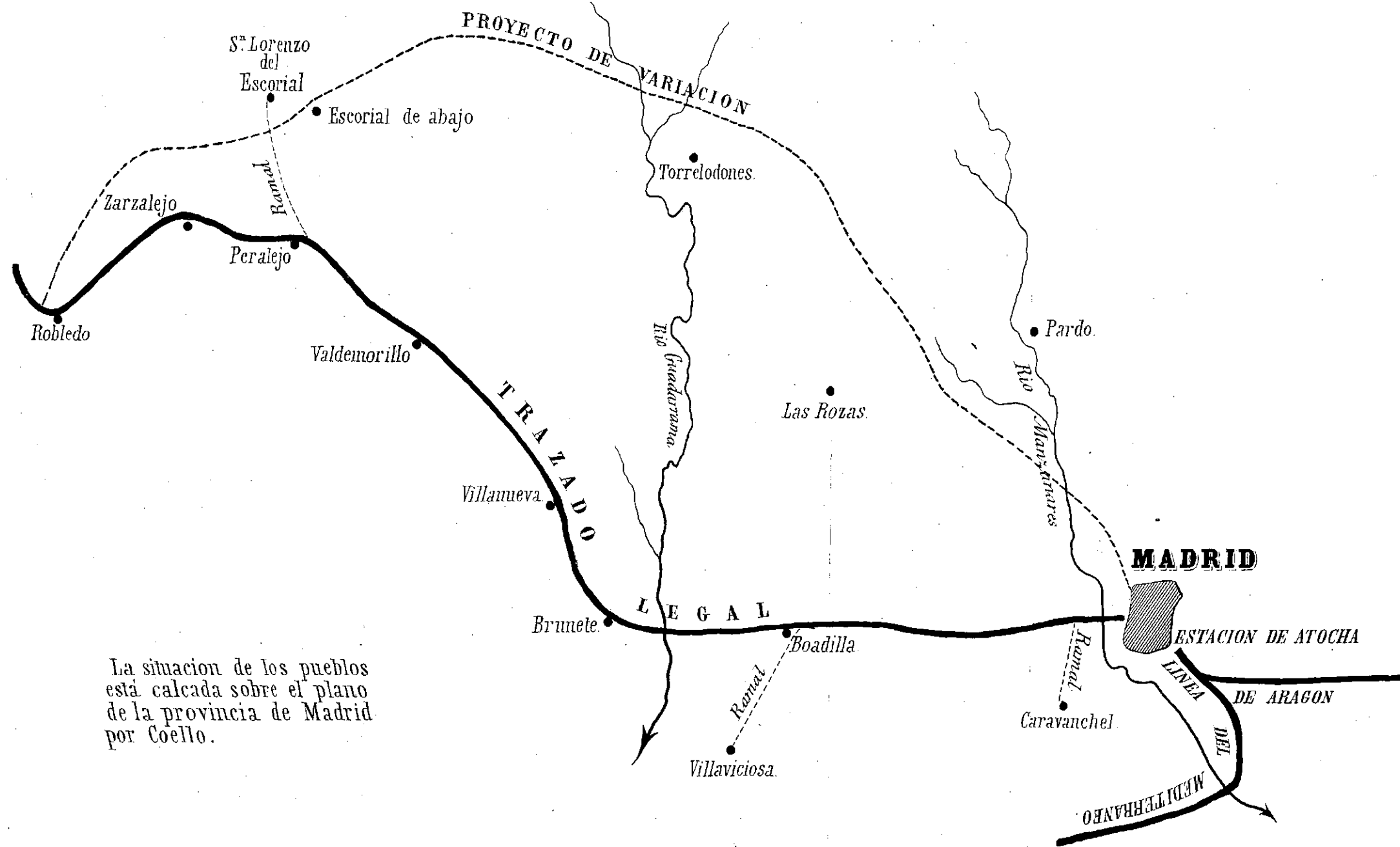
Los pueblos que figuran como *puntos de sujecion* en el trazado con arreglo al cual la Empresa concesionaria ha de construir la línea-férrea, no pueden perder *el derecho* de tales puntos de sujecion, porque ese derecho emana de su contrato; ese contrato sujeta á la Empresa á las prescripciones de la Ley; de esa Ley forma parte principal y casi fundamental el trazado, y ese trazado, *como parte que es de la Ley*, está sobre la Autoridad del Gobierno.

Hemos concluido nuestro objeto. No desconfiamos de la justificacion del Gobierno; pero cabe, dentro del respeto que le profesamos, dudar de su acierto. Si dá valor á estas razones que le esponemos con lealtad, habrémos evitado al pais y á los pueblos referidos las consecuencias de incalculables perjuicios. Si no tenemos esa dicha, nos será permitido acudir respetuosamente á los guardadores de las Leyes, para que en sus Tribunales encuentren defensa nuestros derechos y nuestros intereses. Creémos tambien que antes que un ejemplo semejante *establezca la jurisprudencia* de que los puntos señalados como de sujecion en los proyectos que forman parte de las Leyes de los ferro-carriles, puedan

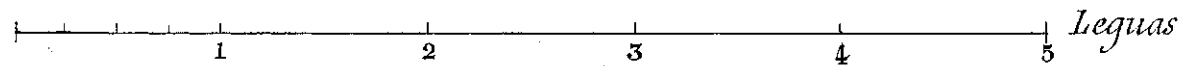
ser variados por los Ministros, es decir, que el Gobierno sea ár-
bitro de variar por partes la totalidad de la línea aprobada, pre-
sentada como base de una licitacion y contratada, antes, de-
cimos, de que así se interpreten y se anulen tan importantes Le-
yes, confiamos que nuestros representantes en el Congreso defen-
derán estos que nosotros defendemos ahora como principios de
justicia y legalidad.

229





La situacion de los pueblos está calcada sobre el plano de la provincia de Madrid por Coello.







Biblioteca Regional
de Madrid Joaquín Leguina



1376152