

MISCELANEA

DE FERROCARRILES.—DE OVIEDO A HENDAYA.—DE PAMPLONA A SAN SEBASTIÁN.—EL ANGLO-VASCO-NAVARRO

Ahora que los ferrocarriles constituyen el tema de más palpitante actualidad, dedicaremos esta sección a las nuevas líneas, o complemento y ampliación de anteriores, que están en ejecución en el país vasco.

*
* *

Comenzaremos por la de Oviedo a Hendaya, de que forma parte el nuevo trozo de San Sebastián a la frontera francesa.

Los 21 kilómetros que constituye el trozo que acabamos de nombrar, mucho más que por sus dificultades y costo relativo, tiene una capitalísima importancia, quizás la mayor, entre todas las líneas ferroviarias construídas en estos últimos treinta años en España.

La red de 1.800 kilómetros de vía de un metro, actualmente en explotación en el Norte y Noroeste de España que alcanzará a más de 3.000 kilómetros cuando se lleve a cabo el plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos, no podía ser tributaria de las grandes líneas en tan pequeño trozo como el que ahora se construye, para sus relaciones directas con Francia. Esta sola consideración demuestra lo que hemos afirmado en el párrafo anterior.

El proyecto de construir la línea a que nos referimos, existía desde muy antiguo. La petición de concesión era simultánea o anterior a las de las líneas de vía estrecha que hoy existen en nuestro país, excep-

tuando la de Bilbao a Durango; sin embargo, el excesivo costo de pesetas 500.000 por kilómetro, no podía dar margen para resultados halagüeños, hasta que la aplicación de la electricidad a la tracción facilitara una explotación mucho más económica, permitiendo una gran frecuencia de trenes entre San Sebastián y la frontera francesa, sin perjuicio de atender las relaciones entre todo el Norte de España con el Sur de Francia.

No bastaba esto para que fuera un hecho la construcción del ferrocarril. La pesadez del mercado, las cuestiones sociales con el consiguiente retraimiento de los capitales y, sobre todo, cierta apatía para el estudio detenido de los negocios, que contrastaba con la febril impaciencia de acometerlos, observada al principio de este siglo, fueron causas que motivaron un retraso en la ejecución de los trabajos, hasta que la tenacidad, actividad y talento del malogrado D. Plácido Allende, vencieron los obstáculos que se presentaban para la realización de la empresa, a la cual dedicó sus últimos esfuerzos, apoyado por un núcleo de amigos, cuyos nombres reservamos por temor a herir su modestia.

El 11 de Mayo de 1910 se firmó el contrato de construcción de este ferrocarril con los Sres. Ochandiano y C.^a, para la explanación, y con los Sres. E. Grasset y C.^a, para el material eléctrico fijo y móvil. Desde esta fecha se dió por construido el ferrocarril. La honorabilidad y respetabilidad de los contratistas, eran garantía firmísima del apetecido resultado.

A punto hoy de terminarse las obras, hay que reconocer una actividad inusitada al observar la colosal importancia de los trabajos, que muy a la ligera nos permitimos apuntar.

Los trenes del tráfico local saldrán del centro de San Sebastián, recorriendo algunas calles de esta encantadora ciudad para llegar al empalme con la línea de los Vascongados, en la misma estación de Amara; continúa la línea bordeando el Urumea, cruza en paso superior al Norte, para llegar al pintoresco valle de Loyola, en donde se halla la estación de este nombre, empalme con la del ferrocarril a Hernani, y más tarde con la línea de Pamplona.

En esta bifurcación de Loyola se proyecta elevar un sencillo monumento a la memoria del Excmo. Sr. D. Plácido Allende, iniciador y fundador de ambas líneas, como justo homenaje al hombre incansable que agotó sus energías en aras del progreso industrial. El proyecto es

debido a su amigo el reputado arquitecto D. Leonardo Rucabado, y del busto que corona el monumento se ha encargado el laureado escultor D. Quintín Torre,

Saliendo de la estación de Loyola, cruza este valle, atraviesa el Urumea sobre elegante puente de sillería, para entrar en un túnel de más de 2.000 metros, la obra más importante de la línea. A su salida está el puerto de Pasajes, en el cual tendrá emplazadas sus líneas para el tráfico de mercancías.

Pasa la línea bajo la carretera y el ferrocarril del Norte a la salida del puerto de Pasajes, para llegar a Molinao, en donde se ha construido un viaducto de 250 metros de longitud, obra de una importancia técnica que acredita la inteligencia de sus directores los ingenieros señores Alonso Zabala y Azqueta (D. Horacio) y en la que, a juicio de salientes personalidades científicas, se han resuelto verdaderos problemas de construcción. El objeto de este viaducto no es otro que el de la supresión de cinco pasos a nivel por las calles del barrio de Molinao (Pasajes).

En muy poco tiempo se ha de llegar de Molinao a la industrial Rentería, en cuya estación están enclavados los amplios y espléndidos edificios destinados a central eléctrica, cocheras, batería de acumuladores, talleres y oficinas, con más el departamento de calderas para reserva. Todos estos edificios tienen magnífico acceso por una avenida de diez metros de anchura, que parte de la plaza del Mercado.

Atravesando un pequeño túnel, se da vista al valle de Oyarzun, paisaje encantador cruzado por carreteras, vías férreas del Norte y de Arditurri (ferrocarril minero) para después internarse y disponerse a pasar la divisoria de Gainchurizqueta, siguiendo trazado paralelo al Norte hasta llegar a la estación de Irún (mercancías), continuando hasta el Paseo de Colón, en donde se emplazará una bonita estación para viajeros.

A la salida está la vega del Bidasoa, y atravesando un magnífico puente de piedra de cinco arcos, de a veinte metros de luz, llegamos al término de la línea en la estación del Midi, de Francia.

Respecto al material fijo y al de explotación, teniendo en cuenta que las velocidades han de alcanzar a más de 60 kilómetros a la hora, se emplean carriles de 32 K 200 por metro lineal, suministrados por la Sociedad Altos Hornos de Vizcaya, y los motores y coches son de gran solidez y de lujosa decoración.

Los coches motores son de 18 metros de largo, provistos cada uno de cuatro motores de a 56 H. P. cada uno, equivalentes a 224 H. P. por coche motor. Las plataformas se destinan al conductor únicamente, quien dispone en dicho departamento de una pequeña central eléctrica, tal es el número de aparatos registradores, interruptores y automáticos de señales que, además del controleur y frenos, están a su vigilancia y cuidado.

A continuación hay un departamento salón de doce asientos equivalente a la primera clase, severa y ricamente decorado. En el centro, departamento de equipajes, y el resto se destina a clase única con cuarenta asientos. Todos los departamentos tienen entrada independiente y el aspecto general del coche recuerda a los de la Compañía internacional de Wagons-lits.

La central eléctrica de Rentería dispone de los elementos más modernos, estando de tal manera dispuesta y estudiada, que hace alejar todo temor de paradas e interrupciones. Es un modelo de instalación que honra a la casa Brown Boveri y C.^a

Aun cuando no está fijado el cuadro de marcha, existe el proyecto de que todos los trenes procedentes de Bilbao, Santander y Asturias, tengan combinación directa con Francia, sin transbordo alguno; y para el tráfico local se dispondrá de una salida de San Sebastián para Hendaya cada veinte minutos y viceversa. La misma combinación que los trenes procedentes de Bilbao tendrán los que han de llegar de la línea de Pamplona.

Tenemos entendido que la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados tiene estudiadas algunas mejoras en el trazado y que está dispuesta a realizarlas, mejorando mucho la línea y acortando la distancia en manera bastante sensible.

Realizada esta mejora, cómodamente podría hacerse el viaje directo de Bilbao a San Sebastián en dos horas y tres cuartos, permitiendo de este modo alcanzar el sudexprés en Hendaya, saliendo de Bilbao a las siete en vez de hacerlo en el actual tren de las cinco y media de la mañana, invirtiendo justas catorce y media horas entre Bilbao y París. Esto sólo da una idea de la importancia que para Bilbao ha de tener la apertura de la nueva línea y el beneficio que ha de reportar al comercio el acortamiento de distancia y tiempo con la frontera.

En cuanto a San Sebastián, sus beneficios han de ser incalculables, pues la facilidad de comunicaciones con villas tan importantes como

Rentería, Irún, Fuenterrabía, Hendaya y su playa, Biarritz y Bayona, hará aumentar el turismo en una proporción que no nos atrevemos a calcular, sin que de este tráfico dejen de participar todas cuantas líneas están actualmente en explotación en San Sebastián, como son el Norte, Tranvía de San Sebastián, ferrocarril de Hernani, Tranvía de Ulía, Tranvía de Andoain a Tolosa y especialmente Ferrocarriles Vascongados.

Se trabaja activamente en conseguir las mayores facilidades para los viajeros con respecto a las Aduanas francesas y españolas, haciendo que esta última pueda proceder en ruta al reconocimiento de los pequeños bultos de mano, con lo cual se habrá dado un gran paso en lo que, respecto a este punto, tanto se ha reclamado.

*
* * *

Están muy avanzadas las obras del ferrocarril estratégico de Pamplona-Plazaola-San Sebastián, y su recorrido se divide en tres secciones, de conformidad con el proyecto del notable ingeniero de caminos D. Manuel Alonso Zabala.

La primera sección de este ferrocarril comprende una longitud aproximada de unos veintiocho kilómetros, desde Pamplona hasta las inmediaciones de Latasa.

Para entrar en Pamplona atravesará el puente sobre el río Arga, cuyas pilas y estribos están al terminar, se meterá en un pequeño túnel que se abrirá por bajo de la carretera de la estación y después marchará por debajo de la Granja Agrícola a cielo descubierto hasta las proximidades del Cementerio, donde comenzará a describir una curva para subir a la planicie de Pamplona, cruzando la carretera de Tafalla por medio de un pequeño viaducto para bordear el fuerte del Príncipe y venir a parar a las afueras del Portal de San Nicolás, donde se instalará la estación, junto a las cocheras del Irati, circunstancia ésta que facilitará el intercambio de productos entre las dos regiones.

Volviendo en el trayecto señalado y empezando en Artica, se observa que los trabajos están muy adelantados; en el trozo que sigue paralelo a la línea del Norte están al terminar las trincheras, y casi terminados los terraplenes en las inmediaciones de Venta Berri.

En túneles se ha adelantado mucho, pues puede decirse que está perforado el túnel de Berriosuso en las inmediaciones de este pueblo, túnel de unos doscientos metros, así como el de la Peña de Añezcar, de unos cincuenta metros.

Desde este túnel hasta Sarasa están completamente terminadas las explanaciones y obras de fábrica, que no son pocas, y en lo de Erice y Sarasate están también para terminar las obras de explanación.

Hay que tener presente que en varios sitios ha sido preciso hacer desviaciones de la carretera provincial, como sucede en el collado de Sarasate.

Cerca de esta desviación están para terminarse las obras de calado del túnel de Aizcorbe, de unos 600 metros y con sus productos se está llevando a ejecución la desviación de la carretera y explanación de la línea en dirección a Irurzun, donde ha habido precisión de construir grandes muros de contención hasta llegar al río Larraun.

El trazado desde este punto se presenta lleno de dificultades. El túnel de las Dos Hermanas, de unos 300 metros, está ya perforado por completo, y junto a la antigua fábrica de calderas se ha emprendido una nueva desviación de la carretera para quitar oblicuidad al paso de nivel.

En este trozo se ha emplazado sobre el río Larraun un hermoso puente del que están terminados ya los estribos y las pilas; y todos los demás trabajos hasta las proximidades de Latasa, están terminados.

La segunda sección en que se han distribuido estos trabajos, comprende desde Latasa hasta el túnel de Huici en su primera mitad.

Total unos 13 kilómetros aproximadamente y de su dirección está encargado el distinguido ingeniero D. Félix Oraá.

También aquí desde la estación de Latasa hasta el paso sobre el río Basaburúa, están comenzando las explanaciones, y terminado el puente de fábrica sobre este río con sus terraplenes de avenidas y muros de contención. El túnel por el que atraviesa después la carretera, está también casi terminado y revestido, así como las explanaciones hasta San Miguelcho.

Para formarse idea de las dificultades de ejecución del proyecto en esta parte, baste manifestar que en un palmo de terreno, como quien dice, hay ocho puentes y tres túneles; éstos están ya perforados en su totalidad y falta muy poco para su revestimiento. También los ocho puentes mencionados están terminados en lo que a sus obras de fábrica se refiere, y en el último de ellos, sobre el río Larraun, se han colocado ya los tramos metálicos.

Después, para entrar en Lecumberri, ha precisado construir grandes muros de contención, tajeas y alcantarillas, pues en esta parte el terreno es sumamente movedizo, y al propio tiempo ha habido que

luchar con los inconvenientes de tener que abrir unos cuantos túneles más en este terreno, en el que se ha hecho una nueva desviación de la carretera.

Pero la gran obra de la línea ha sido el túnel de Huici.

Un túnel de cerca de tres kilómetros calculados de longitud, en un terreno húmedo y movedizo en el que por otra parte los medios escasos de comunicaciones, el aislamiento, mejor dicho, de aquella comarca lo dificulta todo, es una obra gigantesca de muchos arrestos para el que la ha de emprender.

Después de un par de años de continuado trabajo, no han podido abrirse todavía por este lado más que unos 600 metros, cuyo revestimiento está terminado casi por completo, pues para aumentar las dificultades de esta obra ha resultado el terreno malísimo y con frecuentes filtraciones, por lo cual ha sido preciso caminar muy poco a poco y con grandes precauciones para evitar desprendimientos que hubieran causado desgracias sensibles.

Pero se cree que en pasando el barranco de Huici disminuirán las filtraciones, el terreno será por consiguiente más compacto y se podrá avanzar en los trabajos más rápidamente.

La tercera sección comprende desde Huici a Plazaola, unos 15 kilómetros aproximadamente.

Aquí se ha avanzado mucho mas en los trabajos de perforación, pues el terreno es tan bueno, que ni siquiera se han hecho precisos los revestimientos.

A la salida de este túnel ha habido precisión de ejecutar inmensos terraplenes para salvar el arroyo Leizarán y otro afluente suyo, hasta llegar a un túnel llamado de Santa Cruz, de 600 y pico de metros, que está terminado casi en su totalidad.

En esta parte de terreno tan montañoso en la que se ha hecho precisa la apertura de unos cuantos túneles, ha venido a aumentar las dificultades de ejecución la necesidad de salvar grandes valles que quedan en la hondonada, por medio de hermosos viaductos.

Antes del túnel de Santa Cruz que acaba de mencionarse, se han terminado tres viaductos y después en las proximidades de Leiza se ha terminado ya la construcción de un viaducto de cuatro arcos de fábrica sobre el arroyo Urbietá.

Después de salir del pueblo y junto a la estación Leiza Areso, se ha emplazado un nuevo viaducto de cuatro arcos de 10 metros de luz.

Desde aquí hasta Plazaola está completamente terminada la línea, perforados todos sus túneles y sentadas las traviesas y carriles en una extensión de unos tres kilómetros aproximadamente.

En esta parte de la línea, cuyos trabajos acaban de describirse ligeramente, tendrá Pamplona dos estaciones: una en el lugar ya indicado y otra que se llamará de empalme en las proximidades de la estación del Norte.

Habrán también las siguientes estaciones: Berriosuso (situado en el cruce de las carreteras de Utzama y Pamplona), Sarasa (entre el pueblo y la carretera), Irurzun (junto al cementerio), Latasa, Lecumberri (a la entrada del pueblo), Huici (en las proximidades del túnel), Leiza, Areso y Plazaola.

En Plazaola se unirá a la línea ya construida hasta Andoain, de 21 kilómetros de extensión.

Pero aunque construido el ferrocarril en esta parte para ajustarlo o adaptarlo a la ley de Ferrocarriles secundarios y estratégicos, precisarán obras de reforma de alguna importancia, por tener en la actualidad este trazado pendientes más grandes y curvas más pequeñas que las que se preceptúan en la mencionada ley.

Por cierto que el paso del tren por esta parte ha de ser sorprendente para el viajero, pues no puede concebirse siquiera, paisaje más bellamente encantador que el que se recorre en este trayecto.

Para dar una idea de lo abrupto del mismo, bastará decir que la Diputación de Guipúzcoa, que ha ejecutado en sus frondosos valles tan colosales obras para procurarles los convenientes medios de comunicación, no se ha atrevido a hacer pasar una carretera por el término de Plazaola, desistiendo de cuantos intentos en contrario se han formulado.

No hay nada tan bellamente agreste como esta zona. Bajadas pendientesísimas, revueltas tortuosas, y todo ello unido a una serie de 22 túneles en unos kilómetros de terreno, forman un conjunto encantador, que estamos todos seguros de que ha de agradar sobremedida al viajero.

Los concesionarios de este ferrocarril han obtenido también la concesión de una nueva línea de Andoain a Lasarte, cuyos trabajos de construcción están adelantadísimos, tanto en lo que se refiere a la apertura de túneles como en lo que hace relación a las explanaciones.

Y mediante esta nueva línea de unos nueve kilómetros no más de

longitud, los trenes de Pamplona pasarán hasta Lasarte y allí, sin transbordo ninguno, continuarán hasta San Sebastián o Bilbao, según los casos.

No hay que olvidar que por medio de esta combinación con los ferrocarriles vascongados se adquieren grandes facilidades para los viajes directos a las provincias de Santander y Asturias.

Este ferrocarril se espera esté en total circulación en todo el año de 1913, y acortará en unos 35 kilómetros la distancia entre Pamplona y San Sebastián.

*
* *

Hace más de treinta años que fué aprobado oficialmente el ferrocarril conocido hoy con el nombre «Anglo-Vasco-Navarro».

Entonces se denominaba «De Estella a Durango por Vitoria con ramal a Lerín» y discrepaba su trazado del actual. Además se imponían condiciones que hoy parecen absurdas a los ingenieros.

El ferrocarril tenía proyectado un trazado de 187 kilómetros y con pasos sumamente difíciles, por ir contra la corriente natural del Ega.

En seguida comenzaron las dificultades que determinaron un desbarajuste de modificaciones y adiciones tantas, que ya no llegaba a entenderse nadie y estas dificultades alcanzaron un grado tal, que se vió desde luego la imposibilidad de acometer la empresa en aquellas condiciones.

Sin embargo, animada la empresa por el apoyo que Diputaciones y país ofrecían, inauguró las obras, y a los pocos años de aprobarse el proyecto, estaba ya totalmente construida la parte de Vitoria a Salinas de Léniz, que comprende unos 18 kilómetros y un buen trozo más en dirección a Los Mártires.

El trozo de Vitoria-Salinas era, indudablemente, el mas fácil del trazado y por eso se acometió enseguida. Sin embargo, no hay que olvidar que la misma empresa constructora acometió también las obras en pasos verdaderamente difíciles hacia Arechavaleta y Mondragón, donde están muy adelantadas las explanaciones y obras de fabrica.

Los 18 kilómetros de Vitoria a Salinas de Léniz los puso en seguida en explotación la Compañía constructora, pero luego los abandonó, y después de declararse desiertas las tres subastas que marca la ley para proveer a la línea de Empresa que pudiera encargarse de su explota-

ción, hubo de incautarse el Estado de la línea, explotándola por su cuenta y dirección, pero sin hacer ningún avance en las obras.

Unicamente durante unos meses se trabajó en algunos kilómetros hacia San Martín, pero en cantidad verdaderamente inapreciable.

Desde el momento en que el Estado se incautó del trozo de ferrocarril de Vitoria a Salinas de Léniz y comenzó a perder dinero en la explotación de la línea, la incertidumbre, en este caso bien negra, comenzó a apoderarse del ambiente.

El mucho coste presupuestado de las obras proyectadas era un obstáculo casi insuperable a que pudiesen verse realizadas aspiraciones con tanto cariño alimentadas por el país.

Desde luego, que Navarra era la que tenía más opción a abrigar estos recelos y pesimismos, pues declarado por los ingenieros que el trozo que exigía mayores sacrificios era el de Vitoria a Estella, y adelantada en gran parte la construcción por la parte contraria, no cabe duda de que ha habido gran peligro en que se llevase el ferrocarril por otro lado, o se construyese solamente en aquellos trozos, dejando de lado el de Vitoria a Estella con evidente perjuicio de Navarra.

Pero por lo demás, forzoso es confesar que las tres Diputaciones de Alava, Guipúzcoa y Navarra han caminado siempre de acuerdo obrando con gran alteza de miras. Precisamente a su acción constante, enérgica y tenaz se debe el que haya podido darse tan gran paso en asunto que se presentaba tan enmarañado.

En una de las conferencias celebradas por dichas Corporaciones se convino en la supresión del ramal a Lerín, que constituía una dificultad para llevar adelante el proyecto, y se introdujeron otras modificaciones que se tradujeron en economías apreciables.

Solamente en Navarra se redujo el presupuesto de las obras en cerca de tres millones de pesetas.

Claro está que la acción unificada de las tres Diputaciones fué encaminada a conseguir del Estado una solución aceptable para el problema con las mayores ventajas posibles.

El Estado se mostró propicio desde un principio.

Era natural que así fuese, pues la construcción del Anglo-Vasco-Navarro en su totalidad suprimiría del capítulo de sus gastos lo que satisface por la explotación de la línea Vitoria-Salinas.

Así, pues, a pesar de los acostumbrados regateos, se obtuvo por fin el proyecto de ley, ya aprobado, por el que se incluye en la de ferroca-

rriles secundarios, con la subvención que el Estado otorga a estas líneas y la garantía correspondiente del interés del capital total del presupuesto.

Aparte de esto, las Diputaciones subvencionarán la construcción de la línea con 1.250.000 pesetas, pagaderas a prorrata según el número de kilómetros en cada provincia. Además, la Diputación de Navarra, para no quedar de lado en esta cuestión y en atención a que por la mayor dificultad que ofrece la construcción en la parte navarra se requería ofrecer mayor aliciente a las empresas, acordó dar otra subvención de 2.000 pesetas por kilómetro a los setenta que cruza la línea en la provincia.

Si a esto se añaden las cesiones de terreno hechas ya en firme, se reúnen unos 2 millones de pesetas de subvención, y se valoran los trabajos de los ciento treinta y un kilómetros de la línea en unos 14 millones de pesetas.

El estado actual de la línea es el siguiente: de Vitoria a Estella, que son setenta y dos kilómetros, están sin empezar siquiera los trabajos; el de Vitoria a Salinas, con una longitud de unos dieciocho kilómetros, está construido y en explotación; desde Salinas hasta Arechavaleta, están muy adelantados los trabajos en una extensión de unos veinte kilómetros, y desde aquí hasta Mártires están sin comenzar los trabajos en unos dieciocho kilómetros.

