

ESPOSICION

QUE

LA SOCIEDAD DE LOS FERRO-CARRILES

DE

TARRAGONA Á MARCORELL Y BARCELONA

Leva al Gobierno de S. M.

CON MOTIVO DE LA INFORMACION ABIERTA POR REAL ORDEN DE 1.º AGOSTO DE 1864

SOBRE LOS ANTE-PROYECTOS

DEL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES

MANDADO LEVANTAR

por la ley de 13 de abril anterior.

~~~~~  
SEPTIEMBRE DE 1864.  
~~~~~

BARCELONA.

—•••—

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ Y RIALP,

Pasaje de Escudillers, núm. 4.

1864.



R.16415

EXPOSICION

LA SOCIEDAD DE LOS FERRO-CARRILES

EXPOSICION A INTERNACIONAL Y NACIONAL

del 1.º de Mayo al 31 de Julio de 1888

EN EL PABELLON DE LA EXPOSICION INTERNACIONAL Y NACIONAL DE 1888

EN EL PABELLON DE LA EXPOSICION INTERNACIONAL Y NACIONAL

DEL PAVILLON DE LA EXPOSICION INTERNACIONAL Y NACIONAL

EN EL PABELLON DE LA EXPOSICION INTERNACIONAL Y NACIONAL

EN EL PABELLON DE LA EXPOSICION INTERNACIONAL Y NACIONAL

EXPOSICION DE 1888

BARCELONA

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE MARCEL LAMBERT Y CIA

Punto de Encargos, Calle de...

1888



Invitada la sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona por el Ilmo. Sr. Director general de obras públicas , á tomar parte en la informacion abierta sobre los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles , suscritos, el primero por la Comision designada por el Gobierno de S. M. en 25 de abril último , y el segundo por siete vocales de la Junta consultiva de caminos, canales y puertos , debe empezar consignando que, si la informacion debiese recaer simplemente sobre el ante-proyecto de la Comision, y que va inserto en primer lugar del cuaderno impreso , la sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona, es muy probable que nada hubiese espuesto sobre el mismo, como no fuese para aceptar los sensatos principios en que descansa , y las líneas que, como consecuencia de ellos, se proponen para la Provincia de Cataluña. Pero, debiendo estenderse á ambos ante-proyectos , la Compañía suscrita se presenta á reclamar contra las ideas que han presidido á la formacion del plan suscrito por los siete vocales de la Junta

consultiva, y contra una de las líneas que los mismos incluyen en su ante-proyecto. La Sociedad se ocuparía muy detenidamente en patentizar la improcedencia de todo el plan de la Junta consultiva, si tuviera el carácter y la consideración de uno de los cuerpos que representan intereses generales; demostrando entonces, palmariamente, que dicho trabajo se separa del espíritu y de la letra de la ley de 13 de abril por la que, y según la que, ha debido formarse. Mas limitada á sus condiciones de entidad particular, concretará la oposición á lo que sus especiales intereses reclaman; y por esto, contestando á la primera de las preguntas del interrogatorio para la información, que acompaña á la Real orden de 1.º de agosto, consigna y pide, que no se incluya en el plan general de ferro-carriles la línea de Barcelona á Tarragona, por la costa.

La sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona basa su oposición y reclamación en las razones que siguen, y que los siete vocales de la Junta consultiva no han tenido presentes, ó de las que, indebidamente, han prescindido.

La primera se funda en la disposición de la ley de 9 de noviembre de 1859, en cuya virtud, y para poner término á las cuestiones que habían nacido con el otorgamiento de dos concesiones, una de Martorell á Reus, por Valls, y otra de Tarragona á Barcelona, por la costa, se autorizó al Gobierno de S. M. para otorgar á los concesionarios de aquellas dos líneas, *juntos*, una *sola*, que, partiendo de Tarragona, fuese á Barcelona, ya directamente, esto es, por la costa, ya empalmando con la de Martorell á Barcelona, en el punto que el Gobierno creyese más conveniente. Esta ley acabó, para siempre, la duplicación de líneas entre Tarragona y Barcelona y falló en este caso concreto con arreglo al espíritu que ha presidido en nuestra legislación de ferro-carriles.

No puede aducirse en favor de opiniones contrarias á este resultado el art. 32 del pliego general de condiciones, trasladado al particular de la Compañía. Lo primero ; porque esa condicion era un pié forzado para el Gobierno, desde el momento que formaba parte de la instruccion para el cumplimiento de la ley general de 1855. Lo segundo ; porque no tiene, ni jamás podrá tener la estension que se la quiere atribuir, pues si de ella se sacase la consecuencia de que podian establecerse, indefinidamente, líneas paralelas, quedaria de hecho planteada la libertad de la industria y conculcados todos los principios de proteccion, á cuya sombra ha nacido, y bajo la cual únicamente podrá, por mucho tiempo, sostenerse. Lo tercero, y sobre todo ; porque en nuestro caso concreto estarian en abierta y repugnante contradiccion la misma ley del 9 de noviembre de 1859, y la condicion particular que se cita ; la ley refundiendo por un lado las dos concesiones, y las dos líneas, en una sola ; la ley armonizando y aunando los intereses opuestos que antes de ella tenian los concesionarios ; la ley proclamando en fin que no subsistiese mas que un camino entre Tarragona y Barcelona ; y la condicion particular de la misma haciendo posible la aparicion de otro camino idéntico, sin razon ninguna de ser, y en perjuicio inmenso de los primitivos concesionarios ó de sus cedentes. En efecto: la Compañía de Martorell era, en un momento dado, poseedora de dos concesiones ; y el Gobierno de S. M. optando por una de las líneas proyectadas, la de Tarragona á Barcelona por Villafranca del Panadés y Martorell, desechó la otra desde Tarragona á Barcelona por la costa. Sería pues infringir los mas triviales principios de justicia no solo hacer revivir ahora esa misma línea, que antes se desechó, sino otorgarla á un tercero que viniese á establecer una concurrencia á la Compañía, que antes fué dueña de ella, y á la que se espropió en mira de lo que exigia el bien del pais.

Otra de las razones que asisten á la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona para oponerse á la inclusion, en el plan general de vias férreas, de la de Tarragona á Barcelona, por la costa, se funda en el equivocado concepto que los siete vocales de la Junta consultiva manifiestan, ya respectó de los estudios de esta línea, ya de la continuidad de la de Valencia á Tarragona, hasta Barcelona. La Compañía suscrita, al mismo tiempo que protesta contra la singular teoría, sentada por la Junta consultiva, de que deban entrar á formar parte del plan de ferro-carriles las líneas que hayan sido objeto de autorizaciones de estudios, teoría que haria del plan un caos, observa que el proyecto á que la Junta se refiere en la página 65, es uno de los que se tuvieron á la vista al dictar la Real orden de 22 de mayo de 1861, proyecto que el Gobierno desechó, eligiendo, despues de largos trámites, y de amplias informaciones, el trazado del interior; y por lo tanto que no puede, ni ahora, ni en ningun tiempo, volver á ser objeto de una nueva concesion.

La Junta consultiva al hablar de la union de las redes del Este y del Noroeste dice que, la línea de Valencia á Tarragona necesita una prolongacion directa á Barcelona: pero no ha tenido presente que por la Real orden de 22 de mayo, antes citada, al preferir el Gobierno de S. M. el trazado por Villafranca y Martorell declaró que se le elegia *como parte de la línea general de Valencia á los Pirineos Orientales*; por consiguiente no puede darse á la línea de Valencia á Tarragona otra prolongacion que la que ya tiene, ni calificarse de *ramales* con relacion á ella, el camino desde Tarragona á Barcelona, pasando por Martorell, puesto que tal camino forma parte del trazado general, y del gran tronco que enlazará á Valencia con las líneas francesas, por dichos Pirineos Orientales.

Ni puede presentarse tampoco la línea proyectada por la Junta como cuestión de acortamiento, ya entre las dos capitales catalanas, ya de la línea general. Contra tal punto de vista, la Compañía suscrita, si otras razones no tuviera, podría presentar las mismas palabras de que la Junta consultiva se vale en su dictámen. « Se esplican » bien (dice en la página 64), los acortamientos en las líneas de primer orden, cuando son considerables, relativamente á su coste, y cuando no exigen grandes sacrificios, y satisfacen al mismo tiempo intereses de comarcas desatendidas; pero cuando ninguna necesidad local los reclama; cuando la disminucion de la línea que pueden proporcionar no es notable, y cuando su trayecto es muy costoso y difícil, entonces la prudencia aconseja al Gobierno no promoverlos.» ¿No es increíble que hablando en tales términos de un acortamiento de 150 kilómetros proponga en la página siguiente otro de 11, que costaria 108 millones de reales; (en los 92 millones que se presuponen no están incluidos los gastos de administracion é intereses); que no satisfaria intereses de comarcas desatendidas, y que se encontraria por cierto con difficilísimas condiciones de ejecucion?

Por fin: la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona; aunque no se propone entrar en estensas consideraciones, para demostrar hasta qué punto han olvidado los siete vocales de la Junta consultiva el espíritu y la letra de la ley de 13 de abril, no puede menos de recordar que el objeto de la misma al disponer la formacion de un plan de ferro-carriles, fué atender, no simple y exclusivamente las necesidades que hasta ahora hubiesen quedado desatendidas y á la mas acertada direccion para lo sucesivo de las líneas, sino tambien evitar que se produjeran conflictos, y que se concedieran otras que perjudicasen indebidamente á las existentes, siendo por el hecho de su concesion ó construccion, un obstáculo á la buena

explotacion de las mismas. Para conocer el objeto de la ley, si su letra no bastara, búsquese en la discusion su espíritu, y se oirá á su autor decir que la primera razon que le ha dado fundamento ha sido «dar estabilidad, dar » seguridad á la industria de los caminos de hierro, y ha » cer que tenga un desarrollo conveniente para el país, y » para los intereses en ella comprendidos:» y mas adelante explicando y buscando el mejor punto de vista para el trazado de ferro-carriles, que, el que mira al interés general «respeta ante todo, como se merece, los intereses creados.»

Tales son las fundamentales consideraciones que han servido para la votacion y aprobacion de la ley en los cuerpos colegisladores, siendo visto que ellas se han de tener necesariamente presentes en la formacion del plan de ferro-carriles. Pero la Junta consultiva declara que no está por ellas, las rechaza abiertamente, y sienta otras que le son opuestas, y así deduce consecuencias erróneas, diametralmente contrarias á las miras del legislador, como es una de ellas la proposicion de la via directa entre Tarragona y Barcelona, que adoleceria de los vicios y acarrearía los males que se han propuesto evitar y corregir.

El voto particular del Sr. Echevarría, en defensa del dictámen y ante-proyecto de la Comision elegida por el Gobierno, patentiza la sinrazon de las consideraciones espuestas por los siete vocales de la Junta consultiva, y la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona lo acepta por completo.

Finalmente, la Compañía protesta contra la teoría que entrañan las palabras de los siete vocales de la Junta consultiva y que se leen en la página 62, líneas 32 y siguientes, segun las cuales, despues de construida una línea pueden ya quitársela los elementos que impulsaron su construccion y sacrificarla, para dárselos á otra que se piense construir de nuevo, y que sin ellos no tendría razon de ser.

Condensando ahora todas las razones espuestas y contestando sucintamente á las preguntas del interrogatorio, debe decir

A la 1.^a..... Que las líneas designadas en el ante-proyecto del plan general de ferro-carriles por la Comision que nombró el Gobierno de S. M. en 25 de abril y consideradas en lo que se refiere á su direccion, en la provincia de Cataluña, son las mas convenientes para servir los intereses de la misma, sin que se desatiendan los generales que las motivan.

La línea de Tarragona á Barcelona, á que se llama directa y que incluyen los siete vocales de la Junta consultiva en su ante-proyecto, ni sirve los intereses de la provincia ni atiende los generales de la nacion.

1.º Porque la provincia queda ya servida con la línea de Tarragona á Barcelona por Martorell próxima á explotarse.

2.º Porque haria revivir una concesion anulada por la ley de 9 de noviembre de 1859.

3.º Porque no tiene zona de produccion.

4.º Porque no acertaria la línea general sino en 11 kilómetros.

5.º Porque no teniendo zona propia de produccion, deberia buscarla á espensas de la línea paralela.

6.º Porque la naturaleza misma de los hechos obligaria entonces á verificar una fusion entre ambas líneas, con el objeto de aplicar los precios máximos de las tarifas en menoscabo de los intereses generales, sin perjuicio de reducir el servicio de la explotacion, limitándolo en lo posible á un solo trayecto.

A la 2.^a..... No es conveniente modificar la direccion de las líneas que la Comision acepta, ni es posible siquiera que se verifique, en buenos términos, la que los siete vocales de la Junta consultiva proponen, con relacion al trayecto de Tarragona á Barcelona, si se considera que

entrambas líneas son iguales desde Vendrell á Tarragona; que si bien desde el primer punto se introduce la existente hácia el interior, no dista á pesar de esto sino 15 kilómetros del mar, en el punto que mas se separa de él, y beneficia toda la zona de produccion; al paso que la indicada por la Junta, se proyecta en la costa que está incomunicada con el interior del pais por una estensa cordillera de montañas, que en el espacio de 12 kilómetros, forman acantilados que no dejan el menor paso.

A la 3.^a Nada tiene que espresar sobre ella la Sociedad.

A la 4.^a Las dificultades que ciertamente se presentarían en la traza de la línea de Tarragona á Barcelona incluida en el ante-proyecto de la Junta consultiva, son de grave consideracion. Basta indicar como principales el paso de las escarpadísimas costas de Garraf, en una estension de 10 kilómetros que seria preciso salvar por medio de túneles, de curvas de corto radio, de via-ductos, etc., etc., entrando luego en una cuenca sujeta á inundaciones y que exigiria elevadísimos terraplenes y grandes obras de desagüe.

A la 5.^a Los elementos de produccion y movimientos de la línea de la costa, ya se ha dicho que no existen, si han de ser propios. Solo podria por consiguiente contar con los que tomára de la línea paralela. La Junta consultiva cita con cierto énfasis las poblaciones de Villanueva y Sitges que califica de ricas é industriales. En Villanueva existe alguna industria, pero se exagera mucho su importancia, sin que tenga mas habitantes que 12000, los cuales no pueden dar alimento á un ferro-carril. La produccion casi esclusiva de Villanueva es la del vino, que obtiene de sus reducidas vegas, y que en sus sobrantes esporta para América, por sus mismas playas, así como recibe por el mar el algodón en rama, y el carbon mineral que necesita para su industria, las semillas y frutos colo-

niales. Todas las necesidades de Villanueva quedarían, pues, perfectamente atendidas con la construcción de un ramal que enlazara con la vía general. Sitges, según el nomenclator de la provincia de Barcelona últimamente publicado por la Junta de estadística, solo tiene 3700 habitantes.

Escusa la Sociedad contestar á las preguntas 6.^a, 7.^a y 8.^a del interrogatorio porque no lo considera necesario dado el objeto particular de su información. Por otra parte, abriga el firme convencimiento de que lo dicho en ella basta para que, así el Gobierno de S. M. como los particulares, Corporaciones, Comisiones y otros Cuerpos que el mismo se digne consultar, comprendan la evidente justicia con que la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona reclama contra los principios vertidos en el ante-proyecto de los siete vocales de la Junta consultiva, y muy especialmente contra la línea paralela que los mismos proponen desde Tarragona á Barcelona.

Barcelona 18 setiembre de 1864.

Los Directores,

Claudio Planás. Antonio Nadal. Modesto Lleó.

RF-14-85