

EL FERROCARRIL DIRECTO

PARÍS-ALGECIRAS

EN RELACIÓN CON LA DEFENSA NACIONAL

POR

EL INGENIERO MILITAR

D. JUAN CASADO



1919

IMPRESA Y ESTEREOTIPIA DE POLO

BURGOS.

EL PERROCARRE DE LOS

PARIS-ALGERIAS

LA LINEA DE LOS PERROCARRES

1877

DE LOS PERROCARRES

D. JUAN CASADO

W. B. ALLEN & CO. PRINTERS

NEW YORK

Madrid 26 noviembre 1919.

Sr. D. Amadeo Rilova, Presidente de la Comisión burgalesa de Iniciativas Ferroviarias.

Mi estimado y distinguido amigo: Los deplorables incidentes ocurridos en la discusión de la ponencia que la Comisión burgalesa de Iniciativas Ferroviarias ha presentado al Congreso Nacional de Ingeniería, que hoy se clausura, impidieron que el debate se desarrollara con aquella serenidad y elevación de miras, necesarias en un asunto de tan vital interés nacional. Tales causas nos imposibilitaron terciar en su discusión, apoyando una enmienda a la conclusión tercera de la ponencia de Vdes. y que antes de dar comienzo la sesión de la mañana del sábado, hube de anunciar personalmente al Sr. Presidente de la Sección primera.

Como felizmente para todos, el domingo se llegó a un acuerdo, recogiendo las nobles aspiraciones de la Comisión burgalesa, merced a la generosa intervención de una docena de congresistas neutrales; encargados de proponer una solución, que por unanimidad y sin discusión fué aceptada, no era prudente volver a insistir en aquellos instantes, sobre el mismo tema, si bien fuese considerado desde un nuevo y muy importante punto de vista.

Como deseo colaborar personalmente en la tarea que han iniciado y que van a continuar, le remito las cuartillas que tenía redactadas, como condensación de los argumentos que pensaba exponer en dicho Congreso, en apoyo de mi enmienda, y que puede Vd. hacer al uso que estime más oportuno, una vez que ellos van encaminados a orientar a la opinión y facilitar elementos a la Comisión, (que según lo acordado y si el Gobierno lo ratifica), encargada de comparar las diversas soluciones que tiene el problema del ferrocarril de París a Algeciras.

Me interesa que con las cuartillas, fuese unida siempre esta carta, que justifica mi actitud.

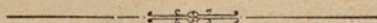
Deseando consigan sus nobles y patrióticas deseos, quede de Vd. suyo affmo. amigo q. e. s. m.,

Juan Casado,
Ingeniero del Ejército.



R. 18025

EL FERROCARRIL DIRECTO PARIS-ALGECIRAS EN RELACIÓN CON LA DEFENSA NACIONAL



Entre los temas interesantísimos que se han presentado a este Congreso, ninguno tan importante como el suscrito por la Comisión burgalesa de Iniciativas Ferroviarias, titulado «Los ferrocarriles internacionales y la red peninsular» que de una manera magistral han desarrollado sus autores, a quienes felicito sinceramente por tan meritorio trabajo y especialmente por la buena idea que han tenido de editarlo y repartirlo con la anticipación suficiente, a los Congressistas, lo que nos ha permitido poder formar exacto juicio de los términos en que está planteado este problema, cuya solución es de un alto interés nacional, no solo desde el punto de vista de la economía, sino estudiado desde el muy importante de la independencia de nuestro territorio, toda vez que el punto capital a discutir es, el sitio por donde debe perforarse nuevamente nuestro sacro Pirineo, para dar paso a la cosmopolita locomotora.

Como corroboración de la trascendencia que tiene este tema, está de manifiesto el calor, la vehemencia y apasionamiento con que viene desarrollando su discusión, y he de permitirme rogar a los que me escuchan, que durante estos momentos se olviden de la Patria chica, a fin de no empequeñecer y quitar importancia a tan vital problema, y que, con el fin de poder llegar en perfecta armonía y como un gran espíritu de concordia a unas conclusiones que integran la aspiración general de los congresistas, eleven su pensamiento a otras alturas en donde se funde en un mismo crisol el santo amor que todos sentimos por España.

Como en la Ponencia que estamos discutiendo, se han aducido razones capitales, en el orden científico, técnico y económico, en apoyo y justificación de las conclusiones que se formulan, nos vamos a permitir hacer unas ligeras observaciones para facilitar el debate, como resultado del estudio que hemos hecho del mencionado problema, desde el punto de vista del Ingeniero militar y que han servido de base para formular la enmienda a la conclusión tercera.

Rogándoos que no veais en esta mi intervención, por vestir el honroso uniforme, al militar, pues como ha dicho el ilustrado Coronel de Ingenieros Sr. Avilés, ya no hay militares ni paisanos, en el sentido que se suele dar a estos vocablos; absolutamente todos somos guardianes del honor y de la integridad de la Patria.

No consideramos necesario pretender demostrar, por estar en la mente de todos, la enorme influencia que los ferrocarriles ejercen en la vida de los pueblos, en su triple aspecto económico, social y militar; y únicamente diremos que, si son instrumentos de aproximación y concordia entre los hombres, lo son también de complicaciones y problemas que provocan constantemente sus antagonismos, y causa de vida o muerte para aquellos países industriales que por todos los medios posibles procuran la influencia mercantil y mercados seguros de sus productos.

De aquí que algunos pensaran al implantarse los caminos de hierro, en la paz universal; pero desdichadamente los intereses que todos los adelantados crean, confirman, con la espantosa guerra mundial que ha terminado, como una verdadera utopía, al menos hasta el presente, la supresión de la guerra.

En estas, los hechos afirman que influyen notablemente disminuyendo considerablemente el muy importante elemento tiempo, que si industrialmente es oro, militarmente es la victoria. Las vías férreas dan gran movilidad a los ejércitos, los hacen vivir en el teatro de operaciones, retirar de ellos los estorbos, y cuando su trazado responde a condiciones estratégicas, pueden preparar el triunfo, y cuando no, facilitar la resistencia.

Ahora bien; para que un ferrocarril sea manantial de riqueza de una parte, y de otra satisfaga las condiciones estratégicas, es absolutamente preciso que el trazado se ajuste a lo que impongan el arte militar y el arte del Ingeniero; condiciones técnicas de construcción y explotación y condiciones militares. Todo ello hay que tenerlo presente, a todo ello debe subordinarse la traza del ferrocarril, pues de no hacer esto, de olvidar uno de los datos del problema, en vez de reforma beneficiosa, puede resultar en su día, ruinoso para el país.

Y si estas reglas generales deben tenerse en cuenta en todos los casos en el estudio de cualquier ferrocarril, no creo deban olvidarse cuando se trata de proyectar caminos de carácter internacional, en los que precisa un estudio muy detenido y profundo para fijar los puntos de paso de la frontera, oyendo, *previamente*, a aquellos organismos técnico-militares, encargados de velar por los intereses de la defensa nacional, intereses que no tienen distinción ni separación de los demás de la Nación, toda vez que ambos son una sola y misma cosa.

Ciñéndonos al ferrocarril directo entre París y Algeciras, diremos: que en el caso de una guerra con Francia, nuestra primera línea de defensa es la gran cordillera Pirinaica, pues hemos de partir de la base de que España no debe invadir; a España le basta con defenderse; y estimamos que no es propio de naciones que aprecien en algo su decoro, estar sin preparación para la defensa. El que quiera la paz, que esté preparado para la guerra.

España, en las líneas internacionales, no tiene más que un problema.

que resolver en el terreno administrativo-político y es, hacer de todos y sobre todo de uno de los puertos del Mediterráneo, el punto de contacto directo de Europa con América, Africa, Asia y Oceanía, aprovechando el Istmo de Suez y el Estrecho de Gibraltar.

El error del proyecto de ferrocarril internacional, atravesando la cordillera Pirinaica por el Puerto de Urtiaga, en los Alduides, no puede ser más funesto; y por amor a la profesión de Ingenieros del Ejército, decimos que vemos desmoronarse y hundirse con horror el legendario valladar de nuestra independencia, base de nuestra reconquista contra el Africano. •

A nuestra producción agrícola e industrial, le basta hoy con las actuales vías férreas que atraviesan los Pirineos; mas si por conveniencias o compromisos internacionales, es indispensable la construcción de otras líneas, buscar otra solución a base de evitar nuevas perforaciones en esa inmensa y natural línea defensiva, que no puede ser atacada sin peligro más que por determinados puntos.

Estamos haciendo de nuestros inexpugnables desfiladeros, aquellos que los niños, mujeres y ancianos pudieron defender con piedras, vías anchas y expeditas, que en vez de detenerse al pie de los Pirineos, los cruzan; y en vez de permitirnos ir y defender una posición fácil dirige tranquilamente a nuestras plazas y puntos de apoyo a retaguardia, las fuerzas invasoras.

El enemigo debe sudar para entrar, y debe entrar por pocos puntos y en grandes masas, por lo mismo que nuestro territorio en los principios de la acción ofensiva, no se presta al movimiento en esas condiciones, y es más fácil la desmoralización y la victoria, aun con pequeños recursos de guerra.

Algunos aducen en defensa de la apertura de los Pirineos, que así como vemos una porción de carreteras que abren brecha al aire libre, dando paso a las dos naciones en su contacto, no comprenden el por qué nos ha de dar horror y miedo la comunicacion por ramales de mina de más o menos longitud.

No se nos escapa que no es precisamente el túnel o túneles, los que hay que defender; posible y fácil es inutilizarlos en breve tiempo; no, es que no admitimos así el ataque a la línea Pirinaica, donde es difícil la invasión en grandes masas; consideramos estas líneas como medio de vida de un ejército invasor ya en nuestro territorio, y bajo este punto de vista, es un verdadero desastre nacional. Porque debemos admitir que, amenazados por varios puntos, dos en la costa, apoyados por poderosas escuadras, y los demás en el centro, ni hemos de contrarrestar el empuje por cualquiera de ellos, *dada nuestra potencia militar, algo mayor de lo que algunos suponen*, ni menos por todos a un mismo tiempo, dado caso que sean ellos el fin táctico que inspire el primer paso de la campaña, y no sea otro cualquiera. Bajo estas hipótesis ¿habrá quién afirme que esas ligeras fortalezas aisladas en nuestras montañas, son defensas de todas las líneas férreas en su longitud,

y que por lo tanto el enemigo tendrá varias arterias por donde vigorizara su existencia, su avance y aun su retirada?

Como campo atrincherado puede considerarse para el papel que ha de juzgar en la defensa de la frontera hispano-francesa, la serie de fuertes situados alrededor de Oyarzun, incluyendo el grandioso puerto natural de Pasajes.

El otro campo atrincherado que tenemos es, Pamplona, centro de acción de los Pirineos navarros. El primero está estudiado para oponerse a la marcha del invasor sobre Victoria, Miranda y Burgos, así como a que se corra por la costa; y Pamplona es el obstáculo que se le presenta para que baje al Ebro por Tudela, o para que amenace el gran centro estratégico de Zaragoza.

Completa la acción de Oyarzun y Pamplona, la plaza de Jaca, con sus fuertes barreras avanzados; estos campos atrincherados son los centros de acción, los núcleos de la defensa de toda la parte occidental de los Pirineos, que nos limitamos a estudiar solamente por ser en esta parte donde se proyecta el ya citado ferrocarril directo.

Las tres posiciones indicadas, constituyen una línea continua, y al hablar de Jaca, hay que pensar en Pamplona y Oyarzun.

Ya que constituyen una línea estratégica continua, los tres campos atrincherados del Cantábrico, Navarra y Aragón, claro está que se deduce lógicamente su unión por medio de un ferrocarril, que es preciso y urgente realizarlo cuanto antes; y por el contrario, todo aquello que trate de dividirlos, de aislarlos, de separarlos, es atentatorio a la integridad de la Patria; y por tanto el trazado del ferrocarril directo, por los Alduides, es peligroso y constituye un padrasto que le ha salido, muy especialmente al campo atrincherado de Pamplona.

Y por último, si por las condiciones especiales del terreno en que esta primera parte se desarrolla su traza, su dominación permite herir el corazón de la Patria; flanquear las posiciones de más fácil y posible defensa, abrir los caminos de nuestras líneas estratégicas y hacer fácil el dominio de nuestras vías principales; entonces el desastre aparece tan escueto, la verdad de nuestra desgracia tan evidente, que se escapa del pecho un gemido, precursor de nuestra esclavitud vergonzosa.

Todas estas consideraciones son consecuencia del conocimiento que tenemos de la triste realidad con que nuestros gobiernos y el país tratan estas cuestiones, pues en modo alguno conceptuamos a la Ingeniería militar imposibilitada para resolver el problema de la defensa de dicho ferrocarril, en el supuesto de que los compromisos internacionales fijen los Alduides como punto obligado de paso, no; lo que ocurre es, que el presupuesto de las obras de defensa necesaria que habría que construir, asciende a muchos millones de pesetas, cantidad que debe tenerse en cuenta para el estudio comparativo con otras soluciones; estando convencidos, de que nunca se

llevarían a la práctica; como la experiencia nos viene demostrando en otras cuestiones análogas, o por imposiciones de fuera, o por ser escasos los recursos, de nuestro Erario, y sobre todo, por ser en España un hecho el refrán de que *nadie se acuerda de Santa Bárbara hasta que truena*.

De prosperar la solución proyectada, yo me permito someter a la consideración del Congreso, que debe acudir a los Poderes públicos, en demanda de simultanear con las obras del ferrocarril, las convenientes para asegurar la defensa Nacional, englobándose en una misma cantidad los créditos correspondientes pues entiendo que para conseguir ver logrado el bello ideal de la fraternidad del mundo, no podemos, no debemos en modo alguno prescindir de los estrechos deberes que el patriotismo nos impone.

En virtud de todo lo expuesto, queda justificada la siguiente enmienda, que presentamos a la conclusión tercera de la ponencia que estamos discutiendo.

Las líneas de carácter *internacional* en España, han de estar tan íntimamente relacionadas entre sí, que su estudio debe hacerse en conjunto con la mira puesta en los intereses nacionales *oyendo previamente a los organismos técnico-militares encargados de velar por la defensa del territorio los cuales fijarán los puntos de paso más convenientes de las fronteras*, no excluyendo de los estudios la conveniencia de utilizar, en cuanto sea posible, las líneas ya construídas, en la parte que convengan, conforme se propuso en una de las conclusiones aprobadas en la Asamblea Nacional de ferrocarriles, celebrada en Enero de 1918.

En todos los casos, las obras que se proyecten para la defensa nacional; en lo que afecta a las nuevas vías, se llevarán a la práctica simultáneamente, con la construcción de dichos ferrocarriles englobándose a ser posible, en una misma cantidad, los créditos correspondientes para las atenciones anteriores.

Madrid 22 de Noviembre de 1919.

Juan Casado,

Ingeniero del Ejército.