

FERRO-CARRILES.

Estudios del camino directo de Tarragona á Barcelona.

S. D.

Muy Sr. mio y de mi mayor aprecio: Considerando que V. será llamado á informar acerca de la conveniencia de que se construya un camino de hierro directo desde Tarragona á Barcelona por Villanueva y Geltrú, cuyos estudios está ultimando el suscrito; este se atreve á distraer su atencion de V. facilitándole noticias y datos con que pueda formar exacto juicio de tan importante asunto, y emitir su dictámen con pleno conocimiento de causa.

Dos vías férreas se consideraron convenientes ya en el año 1851 entre Barcelona y Tarragona, una directa y la otra tortuosa; supuesto que en Mayo de dicho año fué por el Gobierno de S. M. concedido á D. Magin de Grau un camino de Tarragona á Barcelona por el litoral, y en Setiembre del mismo año se otorgó á favor de Don Jaime Cериola la concesion de otro camino desde Martorell á Reus, el que, con los ferro-carriles desde Barcelona á Martorell y desde Tarragona á Reus, deberian constituir el mencionado camino tortuoso.

El concesionario Grau, apoyado en la falsa opinion de que la legislacion no consentia líneas paralelas á cierta distancia, desde luego pretendió que se anulase dicha concesion de Cериola. Llevó la cuestion hasta el extremo de acudir á la via contencioso-administrativa; y el Consejo Real falló en definitiva que D. Magin Grau y D. Jaime Cериola podian respectivamente emprender la construccion del camino que tenian concedido. Tambien en 1857 se consideraron útiles los dos referidos caminos, pues que en el ante-proyecto ó cuadro formado en cuatro divisiones por Real orden de 31 de marzo de 1857 á consecuencia de Real Decreto de 11 del mismo, integraban la primera division los ferro-carriles de Zaragoza á Barcelona, Barcelona á Granollers, Barcelona á Arenys, Tarragona á Barcelona, Reus á Martorell, Martorell á Barcelona y Barcelona á Sarriá.

Grau y Cериola en 1859, reconocida su impotencia para construir ambos caminos, se aunaron ellos sabrán como, pues harto se habló en

el Congreso y fuera de él; y parece pidieron para ambos la concesion de un camino desde Tarragona á Martorell. Y el Excmo Sr. Ministro de Fomento secundó sus deseos presentando al Congreso un proyecto de ley para concederles la prolongacion del camino de Martorell hasta Tarragona. Entonces, quizá injusta y maliciosamente, se dijo de público que existia cierto pacto con algunas influencias, ó mas claro, con algunos traficantes en política que habian tenido la osadia de poner en precio determinado y convenido el que el indicado proyecto fuese elevado á ley: pero es lo cierto que si pacto tan indecoroso existió, fué completamente desbaratado por la ley de 31 de octubre de 1859.

Realmente, esta lejos de facultar la prolongacion del referido camino de Martorell, se expresa en estos precisos términos, «Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar á D. Magin de Grau y D. Jaime Cериola la concesion de un ferro-carril de Tarragona á Barcelona *directamente*, ó empalmando con el de Martorell donde el Gobierno crea mas conveniente.»

Tampoco Grau y Cериola pudieron construir un solo camino, pues ni siquiera se atrevieron á presentarse, previo el depósito legal, á pedir la concesion que el Gobierno podia otorgarles.

Vino S. M. y córte á Barcelona en 1860: y no faltó quien supusiese al Gobierno que los pueblos de la costa solo inentaban estorbar la prolongacion del camino de Martorell, pues carecian de recursos para construir el ferro-carril directo desde Tarragona á Barcelona. Y el Gobierno, con la mayor buena fe, dió crédito á la Direccion de la Sociedad empresaria del camino de Martorell, á la que prometió concederla la repetida prolongacion á Tarragona, luego que la propia Empresa hubiese adquirido los derechos de Grau y Cериola.

La Sociedad del camino del Centro, (nombre harto expresivo), animada con semejante promesa creyó haber salvado la orilla comprando á Grau y Cериola su concesion «in fieri.» Y hecho,



se presentó desde luego á pedir á su favor la concesion de un camino desde Tarragona á Martorell.

Villanueva y otros pueblos de la costa, asi que tuvieron noticia que Grau habia vendido su concesion á la Sociedad del camino del Centro; se presentaron al Gobierno de S. M. solicitando autorizacion para construir dicho camino directo en conformidad al proyecto del mismo aprobado en 1853. Y este mismo Gobierno abundando en la falsa opinion que nuestros detractores le habian inculcado, creyó cerrarnos la puerta mandando que presentásemos el depósito que prescribe la ley. Entonces fué cuando el Gobierno sufrió un completo desengño, pues Villanueva y otros pueblos de la costa á correo tirado, y por telegrama, avisaron haber efectuado su depósito en el Banco de Barcelona.

No obstante, se concedió la prolongacion del camino de Martorell; en cuyo contrato de concesion precisamente, pues asi lo exige la legislacion vigente, debió firmarse el pliego de condiciones generales del Reglamento de 15 de febrero de 1856 en el que se lee: «Artículo 32. Cualquiera ejecucion ó autorizacion ulterior de caminos, canal, ferro-carril, trabajos de navegacion ú otros en la comarca donde está situado el camino de hierro que sea objeto de la concesion, ó en cualquier otra contigua ó distante; no podrá dar origen á indemnizacion por parte de la Empresa.» Artículo que he transcrito para patentizar que la sociedad de los *ramales* de Barcelona á Martorell y de Martorell á Tarragona renunció espresamente á oponerse á la realizacion del susodicho ferro-carril directo, de cuyo proyecto asi como de las aspiraciones del país tenia exacta noticia. De consiguiente, por mas que se conceda y construya aquel camino y otros, la Sociedad del de Martorell no podrá quejarse ni menos reclamar en contra, pues «scienti et volenti nulla fit injuria.»

En efecto: al emprenderse la construccion del camino de Tarragona, ¿ignoraban sus autores que la importancia mercantil é industrial de Villanueva, y otras poblaciones de la costa exigia via férrea para poder sostener la indispensable competencia en los mercados? ¿No sabian que existia del mismo camino un proyecto aprobado, y comparativamente con el proyecto de Tarragona á Martorell, hasta preferido por la ilustrada Junta consultiva de Caminos Canales y Puertos? ¿Podieron dejar de conocer que el país en general no quedaria satisfecho con dichos *ramales* de Tarragona á Martorell y de Martorell á Barcelo-

na, cuyos *ramales* solo pueden formar un camino tan accidentado como tortuoso entre las mencionadas capitales de providencia, mayormente sobrando voluntad y recursos para construir el referido camino directo sin subvencion alguna? Por mas que hubiesen comprado la concesion de Grau, ¿compraron los derechos y las legales y justas aspiraciones de los indicados pueblos asentados en la costa, provincias referidas, y en una palabra de la generalidad del país?

No obstante, la Sociedad del camino de Barcelona á Martorell, con ciencia y conciencia de lo espuesto abordó la prolongacion de su camino hasta Tarragona. De consiguiente no puede quejarse de que se conceda el nombrado camino directo; y si realmente este perjudicase á los intereses de aquella, sus autores deben resignarse á sufrir silenciosamente, pues que la culpa es exclusivamente suya, y suya tambien debe ser la penitencia.

Muchos desaciertos de empresas particulares, muchas subvenciones habria ahorrado el Estado si se hubiesen oportunamente estudiado las líneas generales de ferro-carriles en conformidad al artículo 43 de la ley general de 3 de junio de 1855; falta que S. M. y Cuerpos Colegisladores se vieron precisados á subsanar en la próxima pasada legislatura por medio de la ley de 13 de abril, en la que se dispuso la confeccion del ante-proyecto general de los ferro-cariles que por ahora han de constituir la red española. Al efecto se nombró una comision compuesta de tres Jefes ingenieros, quienes formaron dicho ante-proyecto, el que presentado á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos fué desechado; y el mismo Cuerpo facultativo en pleno confeccionó otro ante-proyecto en 15 de julio de este año.

El Gobierno ha publicado, y circulado á las provincias, para que se formen los expedientes prevenidos en la ley vigente un opúsculo que contiene los indicados ante-proyectos.

En la página 65 de dicho opúsculo la susodicha Junta de Caminos, Canales y Puertos habla en estos precisos términos: «En la red del Nordeste, de que se ocupa ahora, corresponde como línea del litoral el ferro-caril de Valencia á Tarragona, el cual necesita una prolongacion directa á Barcelona, no solo para evitar el rodeo que ofrecen los dos *ramales* de Barcelona á Martorell y de Martorell á Tarragona, sino tambien para poner en comunicacion las ricas é industriales poblaciones de Villanueva, Sitges y otras asentadas en la costa, cuya actividad comercial reclama hace tiempo una via perfeccionada de

»transportes. Con este objeto la Junta incluye
»en el plan el ferrocarril directo de Tarragona á
»Barcelona por la costa, del cual hay un pro-
»yecto estudiado. Su longitud será de 90 kiló-
»metros 556 metros y su presupuesto 93 millo-
»nes 858,764 reales.»

Dos razones á cual mas poderosa ha tenido la Junta consultiva de Caminos, para acordar que el ferrocarril directo de Tarragona á Barcelona forme parte integrante en su anteproyecto; y son: evitar rodeos inmotivados á la línea del litoral, y salvar los intereses industriales y mercantiles de Villanueva, Sitges y demás poblaciones asentadas en la costa. Mucho puede decirse en corroboracion de aquellas dos razones ó motivos presentados por tan ilustrada é imparcial Corporacion; pero la estrechez de este escrito me obliga á ser mas conciso de lo que quisiera, por lo que me concreto á dejar consignado que mi proyecto evitará un rodeo de veinte á veinte y dos kilómetros y gran número de curvas, rampas y pendientes. Y en cuanto la importancia mercantil é industrial de Villanueva y Geltrú basta dejar asentado que esta poblacion rinde anualmente por contribuciones, aduanas y estancadas, sobre tres millones: y que Sitges aunque en menor escala es poblacion industrial y mercantil.

Debe advertirse que el proyecto á que se refiere el Cuerpo facultativo, es el plano presentado por Grau en 1853. Ahora bien ¿qué no debemos prometernos del mencionado Cuerpo en pro de la línea de este litoral, cuando esté en su poder otro proyecto mas esmerado y es el que el suscrito está ultimando?

El predicho estudio del año 1853 fue otro de los mejores hasta entonces presentados; pero actualmente no satisface las exigencias del país, porque este empieza á ver con horror las curvas de poco radio propensas á motivar descarrilamientos: á la par que no le plazen inclinaciones pronunciadas, que por lo menos contribuyen á retardar la velocidad; esto es, contrarian el objeto primordial de las vias férreas que es acortar las distancias.

Indudablemente el país tiene derecho á exigir que se construyan líneas generales que faciliten viajes y transportes seguros, pronto y baratos. Esta es la opinion del suscrito: quien al efecto está concluyendo un proyecto de via férrea desde

Tarragona á Barcelona capaz de llenar los deseos del mas exigente sobre el particular: supuesto que el nuevo estudio unirá dichas capitales de provincia con lazo de hierro, cuyo total desarrollo solo tendrá ochenta y dos kilómetros; en el que no se adaptará curva cuyo radio sea menor de mil metros, ni rampa ni pendiente cuya inclinacion esceda de medio por ciento. De consiguiente el proyecto del que suscribe, naturalmente ofrecerá á los trenes y al país muchísima seguridad apesar de la rapidez, y gran economia de tiempo y dinero: circunstancias que nadie dejará de apreciar en lo que valen.

La esperiencia nos está enseñando que la seguridad de los trenes en las vias férreas está en razon inversa del desarrollo de las mismas, sus rampas, pendientes y curvas. Por lo que es indudable que el pasajero corre menos riesgo en los caminos mas cortos y menos accidentados. Esto supuesto, y esto es una verdad palmaria, el retardar la concesion del mencionado camino directo equivaldria á condenar á cuantos viajen por el trayecto de Barcelona á Tarragona por los mencionados ramales á correr mayor riesgo en sus personas, lo que debe evitarse en lo posible por la cuenta que á todos nos tiene, á sufrir un recargo de veinte y siete por ciento en el precio del viaje; y emplear en el mismo doble tiempo del que, gracias á su rectitud y horizontalidad, se necesitará por nuestro camino directo.

Otras razones, datos y detalles podria acumular, lo que omito por no cansar por mas tiempo su atencion, y porque estoy en la creencia de que lo espuesto es bastante para conocer á fondo el asunto y poder informar con pleno conocimiento de causa.

No trato de sorprender á V. , y procuro que tampoco sea sorprendido por mis adversarios.

En méritos pues de lo dicho, y demas que no se oculta á su profunda penetracion, me prometo que V. al emitir su dictamen, lo efectuará favorablemente al camino directo de Tarragona á Barcelona, camino absolutamente necesario para salvar el porvenir de esta villa y demas de la costa, y utilísimo al país en general. Y tendrá nuevo motivo para guardarle perpetuo reconocimiento su afmo. S. N. Q. B. S. M.

CRISTOVAL RAVENTOS.

Villanueva y Geltrú 23 de agosto de 1864.

