

# OBSERVACIONES

SOBRE EL

Proyecto de ferrocarril ② ②

② entre Burgos y Santander

POR

F. F. de V.



MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADENEYRA»  
Paseo de San Vicente, núm. 20

1908

G-F 7627

OBSERVACIONES

Proyecto de Investigación

entre Burgos y Santander

F. H. de V.

1910

MADRID  
ESTADO GENERAL DE INVESTIGACION - SERVICIO DE RECONSTRUCCION  
CALLE DE ALFONSO XII, 50

3822  
A

OBSERVACIONES

350258

Proyecto de ferrocarril  
entre Burgos y Santander

OBSERVACIONES

SOBRE EL

PROYECTO DE FERROCARRIL ENTRE BURGOS Y SANTANDER



CB-116X276

t. 99264



# OBSERVACIONES

SOBRE EL

Proyecto de ferrocarril ② ②

② entre Burgos y Santander

POR

F. F. de V.



MADRID

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO «SUCESORES DE RIVADENEYRA»

Paseo de San Vicente, núm. 20

1908

RESERVACIONES

SOBRE EL

Proyecto de ferrocarril

entre Burgos y Santander

por

F. P. de V.



MADRID

ESTADO TIPOGRAFICO • SUCCESOR DE MARIANO VALLS  
Calle de Valverde, núm. 20

1908



R. 100839

## OBSERVACIONES

SOBRE EL

### **Proyecto de ferrocarril entre Burgos y Santander.**

I. Algunos Ayuntamientos de estos valles centrales de la provincia de Santander, y no pocos particulares, que ven lastimados sus intereses y los generales de la comarca, de la ciudad y del puerto de Santander, han acudido á mí en diferentes ocasiones, recordando que ya en 1904 publiqué sobre este asunto, y con el seudónimo de «Un burgalés de la Montaña», un artículo sobre el objeto á que da motivo el presente escrito, el cual vió luz pública en todos los periódicos locales, y movidos además por el empeño peligroso que pone la Compañía del ferrocarril de Ontaneda al Astillero en lograr que el proyecto de la nueva línea férrea de Burgos á Santander enlace con la suya en Ontaneda, pudiendo así aprovechar todo su actual recorrido, y haciéndolo de modo que, según sus contradictores, no hay razón que les convenza, ni obstáculo que no estén dispuestos á vencer, ni dificultad que no se propongan dominar, y, en fin, llevándolo todo abarrisco.

La pretensión no podía ser más razonable; pero no he querido hasta hoy tomar parte en esta contienda, ni menos promoverla, considerando que es muy disculpable en la Compañía de Ontaneda al Astillero que procure salvar el capital que invirtió en la construcción de su ferrocarril, aunque en rigor tomó por su cuenta este negocio deliberadamente, calculándole mal y, por consiguiente, equivocándose; de lo cual sólo ella tiene la culpa. Además, tenía yo el convenci-

miento de que, si bien la referida Compañía había conseguido poner á medida de su deseo los primeros jalones del expediente, despreciando, tanto la Comisión que se llamó Técnica como después el Gobierno del Sr. Villaverde, lo que unánimemente propusieron la Cámara de Comercio de Santander, la Diputación provincial, los Ingenieros-jefes de caminos, de minas y de montes, el Gobernador civil y todas las entidades á quienes el mismo Gobierno había pedido informe, sin que ninguna de ellas propusiera la prolongación del ferrocarril de Ontaneda ni el trazado por la cuenca del río Pas, tan largo como peligroso, sería casi seguro que no habría ninguna Compañía española ó extranjera que se arriesgase en tan peligrosa aventura. Pero para el perfecto y debido conocimiento de este asunto conviene explicar los antecedentes del proyecto y la manera solapada con que se pudo quitar fuerza á la resolución de todas las entidades provinciales consultadas por el Gobierno, despreciando la independencia de las mismas provincias, no respetando, como era debido, la jurisdicción de cada una, y en la de Santander dando de mano á todos los proyectos que presentó y designando camino dentro de su propia jurisdicción.

II. Era muy natural que cada provincia señalase dentro de su territorio los ferrocarriles que le pareciesen convenientes, sin traspasar sus límites con otra, haciéndolo desde la capital propia al punto limítrofe más adecuado para enlazar con la vía que en aquella misma dirección señalase la provincia inmediata, á fin de que el plan general de ferrocarriles secundarios no se convirtiese en revuelta é inextricable maraña que hubiese de suscitar infinidad de conflictos.

III. Para juzgar las proposiciones que las provincias presentasen y escoger los proyectos más razonables, nombró el Gobierno una Comisión, que recibió de él la denominación de Técnica, aunque en realidad sólo en parte lo era, pues si bien se componía de ingenieros, de un geógrafo y de un militar, formaban parte de ella dos políticos: el uno por



haber sido años antes Director de Obras Públicas, aunque no creemos que fuera ingeniero, ni que el haber desempeñado este cargo oficial le diera los conocimientos técnicos que el caso requería, y el segundo por desempeñar entonces el mismo cargo y suponerse, por ende, que sería también gran *sage*.

Á estos señores agregó el Gobierno, sin solicitarlo ellos, otros dos, á quienes nunca debió colocar en aquel puesto: el uno persona llena de aptitudes y merecimientos, pero Director del ferrocarril de Santander á Bilbao, principal acreedor del ferrocarril de Ontaneda al Astillero, en el cual está interesada la familia del dicho Ingeniero-director por considerable cantidad, que no bajará mucho de 700.000 pesetas, circunstancias ambas que le imposibilitaban de desempeñar su nuevo cargo con la independencia que el Gobierno afectaba requerir, porque no podía prescindir, aunque quisiera, de las muchas y graves obligaciones que le ligaban á la Empresa que dirigía, cuyos accionistas, si á él se le hubiese ocurrido adoptar cualquiera resolución que no les favoreciese, se hubieran levantado contra él, calificando su conducta de impropia de un hombre de negocios, y que sólo podría tolerarse en un D. Cirongilio de Tracia, en D. Gerineldos de Galilea, ó en otro cualquier caballero andante, más ó menos famoso; mas no en lo que suele llamarse un hombre práctico, encargado de la dirección de una Empresa importante, que sólo debe estar atento á servirla dentro de la realidad de las cosas.

El otro individuo designado era el Subdirector del ferrocarril del Norte, Empresa, que desde que se estableció en esta provincia ha sido el verdugo constante del comercio y del puerto de Santander, y cuyo principal interés consiste, como es público y notorio, en apoderarse del monopolio de transportes y movimiento comercial con la capital de la Montaña, dificultando, por consiguiente, toda construcción de cualquiera vía de comunicación que pueda perjudicarle. Su inte-

rés, por lo tanto, consistía en el presente caso en oponerse á todo proyecto razonable que perjudicara á la Compañía del Norte, y en aprobar los que no le dañasen, aunque fuera el más inconveniente y absurdo; y aunque dicho señor, que es alto empleado y con pingüe sueldo en la Compañía del Norte, fuera un ángel bajado del cielo, claro está que no había de acudir á las deliberaciones de la Comisión para perjudicar los intereses y falsear las miras de sus poderdantes.

IV. Así las cosas, y dado por las entidades consultadas en la provincia el informe unánime á favor de la cuenca del Pisueña, ó sea desde Sarón, estación de la línea de Ontaneda al Astillero, á Virtus, en el límite de Burgos con Santander, con arreglo á lo establecido anteriormente, la Diputación provincial de Burgos, por sí ó por indicación de algún político de la Comisión llamada Técnica, había propuesto, sin deber hacerlo y saliéndose de su jurisdicción propia, la construcción de un ferrocarril que enlazase á Burgos con Ontaneda, que está 23 kilómetros por la carretera, dentro de esta provincia, en vez de señalar Virtus ú otro punto cualquiera de su límite provincial, como era su deber y su derecho (1), y esto fué lo que aceptó la Comisión llamada Técnica, quedando en situación muy desairada los que en ella tomaron parte, á título de sabios, y despreciando el parecer unánime de las entidades provinciales consultadas, adoptando una resolu-

---

(1) Cuentan en Burgos que la causa de extralimitarse su Corporación provincial, proponiendo muchos kilómetros de vía y sin saber los que habían de resultar dentro de territorio ajeno, fué el deseo de complacer á uno de sus compañeros, que tiene en Virtus una gran tienda ó almacén de bebidas, aceite, pimentón y otros efectos de que se surten los naturales de aquella tierra; política ferroviaria y burguesa que haría imposible toda construcción razonable y útil; porque eso de exigir que una vía pase por la fábrica de D. Toribio, por el almacén de D. Paneracio ó por el balneario de D. Crispulo, es lo más ridículo é inconveniente que á nadie se le pueda ocurrir; y en este caso era además innecesario, porque tanto el trazado del Pas como el del Pisueña pasan por los mismos sitios en Virtus; de modo que la verdadera razón estaría fundada en el empeño manifiesto de proteger á la Compañía de Ontaneda.

ción, que pudiera atribuirse á malicia, ó, favoreciéndoles mucho, á ignorancia, puesto que el fundamento de tal resolución, al decir de ellos, fué que debía aprovecharse el ferrocarril de Ontaneda al Astillero, por no haber desde Virtus á Ontaneda más que 23 kilómetros, que son, en efecto, los que separan á Virtus de Ontaneda por la carretera, al paso que desde Virtus á Sarón hay 53 en el proyecto de la vía por el Pisueña; pero callaron que los 23 kilómetros que separan á Ontaneda de Virtus tienen 15 por 100 (*oficial*) de pendiente, y en algunos puntos hasta 18 por 100 (*no oficial, pero muy real*), que obligarían á construir, para desarrollar un ferrocarril en 23 kilómetros y con tantas pendientes, más de 60 ó, «*acaso*», de 70 kilómetros de ferrocarril, si se atiende á lo agreste y quebrado de la cordillera en aquellos parajes. También callaron que Ontaneda, lugar puesto casi en la base misma de la cordillera, está unos 70 metros más bajo que Selaya en el trazado del Pisueña, el cual tiene además á su favor tener alturas y resaltes de la propia cordillera, que facilitan su acceso á la divisoria, y que desde Sarón á Selaya sólo hay 17 kilómetros, al paso que de Sarón á Ontaneda hay 22.

Al llegar á este punto se debe advertir que, según los planos ejecutados más ó menos definitivamente por D. Francisco Javier González de Riancho (1), además de poderse remontar por cerca de la cumbre de la divisoria hasta Virtus, se podría mucho más abajo de la cumbre practicar un túnel de cinco kilómetros, que desembocase en la llanura de Virtus, obra importante y cara, que, á primera vista, espanta; pero que, bien mirado todo, podría ser conveniente, no sólo porque abreviaría el trayecto total en 11 kilómetros, evitando pendientes y curvas, sino porque facilitaría y abarataría la conservación de la vía en aquellas alturas, cargadas en invierno de nieve

---

(1) Sobre todo esto publicó en 1905 dos artículos, tan luminosos como convincentes, D. D. J. Gallat en los periódicos locales de Santander, que deben verse.



y sujetas á todas las inclemencias del tiempo en lugares que alcanzan una altitud que no bajará de 800 metros.

Todo esto parece que lo ignoraba la Comisión, á pesar de sus matemáticos, de sus geógrafos y topógrafos, cuyas luces no resultaron muy brillantes.

Esto es tan evidente que si el Gobierno, en vez de nombrar una Comisión llamada Técnica, compuesta de buen número de sabios, hubiera adoptado la extravagante idea de nombrar una Comisión de ignorantes, el resultado hubiera sido exactamente el mismo, porque á estos ignorantes se les hubiera señalado en el mapa tres puntos, á saber: Virtus, Ontaneda y Sarón, y se les hubiera dicho: «Desde Virtus á Ontaneda hay 23 kilómetros, y desde Virtus á Sarón 53. ¿Qué trayecto encuentran ustedes preferible, el de 23 ó el de 53?» Á lo cual, sin vacilar, hubieran contestado los ignorantes: «Preferimos el trayecto de 23», no pudiendo ellos adivinar por ciencia infusa que la cuenca del Pas está unos 70 metros más baja en Ontaneda que la del Pisueña en Selaya, ni que los 23 kilómetros que separan á Virtus de Ontaneda, por la cuesta que llaman del Eseudo, tiene 15 y hasta 18 por 100 de pendiente, ni que la cumbre de la cordillera es poco menos que inaccesible para un ferrocarril desde Ontaneda.

El Ingeniero que á principios del siglo pasado imaginó y dirigió el trazado de esta carretera, empezaba su comunicación al Gobierno de Carlos IV, dando cuenta de la terminación de las obras, con estas palabras: «*Se ha vencido el imposible*», lo cual era fácil llevando el trazado por derecho, sin reparar en curvas ni en pendientes.

V. Por todo esto se ve que la Diputación provincial de Burgos se extralimitó, proponiendo, sin necesidad ninguna, un ferrocarril, ó parte de él, fuera de su jurisdicción, y extralimitándose en sus atribuciones con un desahogo impropio de una Corporación que debía ser modelo de formalidad, rectitud y respeto á las demás provincias; pero lo más notable es que el Gobierno que entonces imperaba, procediendo

con la misma ligereza y frivolidad que la Diputación burgalesa y que la Comisión llamada Técnica, sancionó estos distates.

VI. Fué por entonces inútil todo esto, por los graves defectos que la Ley de ferrocarriles contenía, de manera que todo el mundo la miró con indiferencia merecida, por establecerse en ella errores tales como consignar una valuación de 50.000 pesetas por kilómetro, lo mismo en las llanuras de la Mancha ó en tierra de Campos, que en las grandes divisorias asturiana, cantábrica ó vascongada, y la justicia de este desvío la ha demostrado la experiencia, no habiéndose pedido, á pesar de los años transcurridos, una sola concesión con arreglo á dicha Ley, siendo preferible solicitarlas al tenor de las anteriores disposiciones generales con privilegio de usufructo por noventa y nueve años, y sin exponerse á las inciertas y falaces liquidaciones establecidas en la misma Ley; de modo que, con mucho fundamento, se esperaba que no habría Compañía alguna española ó extranjera que se comprometiera á aceptar, y menos á pedir, una concesión tan peligrosa desde el punto de vista de la especulación.

VII. En tal situación el Gobierno actual, considerando la conveniencia y utilidad para el progresivo desarrollo de los intereses generales de la Nación que se podían seguir de la construcción de nuevos ferrocarriles, y viendo el ningún efecto producido para tal objeto por la Ley anterior, modificó la Ley de 1903 y estableció nuevas bases, que hacen posible la construcción de las líneas aprobadas, disponiendo además con mucha prudencia que no se designasen nuevas líneas, sino que sólo tuviesen validez las aprobadas en 1903. Era esta regla muy discreta, porque evitaba al Gobierno mil conflictos, á pretexto de rectificaciones y alteraciones que pudieran surgir; pero ésta, como todas las reglas generales, pueden en algunos casos padecer excepción, y esta es ahora tan patente, notoria y justa, que no parece posible que el Gobierno la desatienda; en primer lugar, por haber sido

propuesto el ferrocarril de Burgos á Ontaneda por la provincia de Burgos, que tiene jurisdicción desde Burgos á Virtus, mas no por la de Santander, cuya jurisdicción alcanza desde Ontaneda al límite de Virtus; segundo, por el desconocimiento absoluto de las cosas de que dieron muestra, así la Diputación burgalesa como la Comisión llamada Técnica, y por la ligereza con que á carga cerrada aprobó todo esto el Gobierno. Para el actual es además muy de tener en cuenta el gravamen que descargaría sobre la Nación aceptando una vía que tendrá, según se puede creer, 13 ó 14 kilómetros más que la línea del Pisueña, aun sin contar los kilómetros que pierde desde Santander al Astillero y desde Sarón á Castañeda, ni los obstáculos que ofrece esta vía entre Ontaneda y Virtus, infinitamente peor por sus curvas y pendientes; tercero, por estar expuesta en las alturas á interrupciones motivadas por las nieves, y en el valle de Toranzo por las frecuentes y terribles inundaciones producidas por el río Pas, de lo cual tenemos recientes ejemplos en las avenidas de Junio de este mismo año, y, finalmente, por la imperfecta construcción de la vía, que no ha sido ciertamente plantel de Ingenieros notables ni de Administradores avisados, y cuyas obras en Obregón, en Viesgo y en otros puntos están lejos de satisfacer las exigencias de un buen servicio.

Ahora bien. ¿Por qué se han propuesto, aprobado y sancionado todas estas inconveniencias?... ¿Por qué se han de construir más kilómetros de los precisos? ¿Por qué se ha de recargar á la Nación, con la diferencia del producto real de la vía hasta llegar al 5 por 100 durante veinte años, en los kilómetros que innecesariamente se construyan?... ¿Por qué se ha de recargar al comercio con el aumento de tarifas que esto supone?... ¿Por qué se ha de preferir una línea quebrada, que desde Santander al Astillero (kilómetros 9) va de Oeste á Este y desde Sarón á Castañeda (kilómetros 6) va de Este á Oeste, sin adelantar un paso, á una recta meridiana, que desde Sarón á la cordillera, por la cuenca del río Pisueña,

tiene muy ventajosa altitud sobre el río Pas y está libre de inundaciones? ¿Por qué...? Vamos á ver, ¿por qué...? En esto está el toque, que no es otro que la conveniencia para la Compañía de Ontaneda al Astillero de poder aprovechar todo su recorrido, en vez de aprovechar solamente una tercera parte de él. Y en lo que atañe á Ontaneda, si se construye, como se construirá, con la ley actual ó sin ella, un pequeño ferrocarril entre la estación del Cantábrico en Torrelavega y la de Castañeda en la línea del Astillero, y otro ramal, también inevitable, entre Sarón y Solares, para llevar á Bilbao los carbones y productos asturianos, quedará Ontaneda en comunicación directa con Oviedo, Santander y Bilbao, é indirecta, en Sarón, con Burgos, que es todo lo que puede desear.

No se ha hecho público el plan del Sr. Aguinaga, encargado por la Compañía de Ontaneda de los estudios para prolongar su vía, y aun es probable que no los tenga hechos; pero es pública voz que la tal prolongación, según la plantea dicho señor Ingeniero, si arranca desde Ontaneda, volverá hacia atrás hasta San Vicente ó Villegar, para tomar desde allí las alturas de la Sierra que separa las cuencas del Pas y del Besaya; que será una línea interminable, por parajes inhabitados é incultos.

Pero antes de concluir conviene recordar que la Comisión llamada Técnica, para dar dictamen favorable á la Compañía de Ontaneda al Astillero, invocó dos textos de la Ley general de ferrocarriles, que conviene explicar y deshacer, porque suministran argumentos de aparente autoridad al apasionado vulgo.

Era el uno que la línea del Pisueña, que las entidades provinciales, y entre ellas los Ingenieros de Caminos, Minas y Montes, habían propuesto era paralela á la actual línea de Ontaneda al Astillero, sin duda por ser paralelos los valles de Toranzo y Carriedo. Cualquiera sabe que la ciudad de Santander es una península, rodeada por todas partes ó de su bahía ó de la mar alta, no estando unida al Continente más



que por su lado meridional; de modo que, si se otorgase más de una concesión, todos los ferrocarriles serían forzosamente paralelos durante más ó menos distancia, sin que esto pueda ser negado por nadie; y si se hubiese de entender así el texto legal por la Dirección de Obras públicas, no hubiera podido el ferrocarril Cantábrico obtener la concesión que disfruta, porque desde Santander á Torrelavega es paralelo á la vía del Norte en 28 kilómetros; no se habría podido otorgar la misma concesión á Ontaneda, porque el valle de Toranzo es también paralelo á los de Buelúa é Iguña, en la misma línea del Norte; no se habría podido conceder la prolongación del ferrocarril de La Robla, desde Valmaseda al mar, porque en 28 kilómetros y dentro de la estrecha cuenca del Cadagua es paralelo á los del Cadagua y de Santander á Bilbao; no podrían coexistir los ferrocarriles de Portugaleta y las Arenas, paralelos entre sí en una y otra margen de la ría de Bilbao; y, en fin, podríamos citar, así en España como en el extranjero y en todo el Mundo, tantos casos análogos, que se podría llenar con ellos un librote más grande y abultado que un Calepino de ocho lenguas.

La segunda razón en que afectaban fundarse los legistas, intérpretes y comentaristas, de la Ley de ferrocarriles era que, según ésta, no se deben pasar dos divisorias, cuando puede bastar una sola; esta es una verdad como un templo, como es mejor recibir un palo que recibir dos. Pichote, Bertoldino, el Bobo de Coria, el que asaba la manteca y otros tales sujetos, sabían esto muy bien; pero ni estos personajes de la antigüedad más ó menos pretérita, ni la misma Comisión llamada Técnica, ni sus abogados comentaristas de leyes, podían ignorar que esta ley *general* no podía tener aplicación en el presente caso; porque no hay tales dos cordilleras, y lo que sí hay es que de la parte meridional de la divisoria nacen derivaciones y montes con estribaciones y resaltes, que vienen á dar en la cuenca del Pisueña, facilitando con una pendiente constante el trazado, y va paulatinamente ganando la altura



mayor y definitiva de la cordillera. Es como si dijéramos, exagerando la comparación para mayor claridad, pretender escalar una muralla por la perpendicularidad de una de sus caras, en vez de aprovecharse de un plano inclinado que con más ó menos regularidad la dominase; ocurrencia que no cabe en quien no esté poseído y dominado de una idea preconcebida y del empeño tenaz de sacarla á flote, ó en quien carezca de fósforo en su caja encefálica.

Otra observación, dirigida principalmente á los señores del comercio de Santander, conviene hacer en este punto. Una de las razones principales que se tuvieron para proyectar estas obras fué el peligro de que Santander no fuera en adelante el puerto natural de Burgos y de su comarca, y de estar siémpre avasallada esta provincia por la Compañía del Norte. Tenían razón, porque Bilbao está hoy en comunicación con Bercedo en la cordillera cantábrica por 63 kilómetros de vías férreas, pertenecientes á las líneas del Cadagua y de La Robla, y es temible que construyan lo que falta desde Bercedo á Burgos, caso en el cual Bilbao estaría por lo menos tan cerca ó más de Burgos que Santander. Y es igualmente temible que la Compañía del Norte, viéndose en peligro de que disminuya su tráfico, haga un ferrocarril de vía ancha desde Reinosa á Burgos, con lo cual quedarían anuladas todas las supuestas ventajas de la vía de prolongación. Ahora bien: ¿cuántos kilómetros va á tener el ferrocarril de Santander á Burgos por Ontaneda? No podemos afirmarlo, porque no conocemos los planos del Sr. Aguinaga; pero haciendo un cómputo muy benigno, supongo lo siguiente: la distancia por la carretera entre Virtus y Ontaneda es de 23 kilómetros, con un 15 por 100 de pendiente, si no es mayor; con tan poca distancia, con cotas tan altas y en parajes tan abruptos no sería muy exagerado admitir que, para dominar estas dificultades con un trazado de ferrocarril, no bastaría duplicar la distancia; pero contentándonos con duplicarla, y suponiendo que las pendientes no rebasan el

3 por 100, tendríamos 46 kilómetros, que, unidos á 35 de la línea de Ontaneda al Astillero, hacen 81, á los cuales hay que agregar los 9 que separan este punto de Santander; en todo, unos 90 kilómetros en números redondos, en vez de los 63 que separan á Bilbao de Bercedo, ó sean 27 kilómetros en contra de nuestro puerto. Esto es lo que han de considerar, mirando al porvenir, los primates de Santander y de su provincia, y si aprueban las inconveniencias del trazado de prolongación, que á algunos entusiasma, y en una vía que á nadie se le hubiera ocurrido si no estuviera ya construído el ferrocarril de Ontaneda al Astillero, que lo hagan en buena hora; pero que no extrañen luego, cuando vengan los desengaños, como vinieron en el negocio de Alar á Santander, que las gentes se reían de ellos.

Si estos señores dejan correr el tiempo sin procurar remedio á lo que se pretende ejecutar, no queda más que una esperanza, y es la de que el Gobierno, procediendo con la imparcialidad, justicia y patriotismo en que siempre tiene obligación de inspirarse, haga reconocer los estudios del Sr. Aguinaga y los practicados anteriormente por el Sr. Riancho, así como las dos cuencas, por una Comisión de personas realmente competentes, sin intervención de políticos ni de personas ajenas al interés general de la Nación y al muy importante de la provincia, de su capital y de su puerto, que fallen con absoluta independencia este grave asunto.



