El Transpirinenc- 112

Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès
i Associació Palimpsest

FIRMA DEL REY

Fomento.

Reales decretos:

Autorizando al ministro de Fomento para presentar a las Cortes un proyecto de ley de construcción del ferrocarril de Ripoll a Puigcerda

(El Heraldo de Madrid 08-07-1910, p.2)

Los proyectos del Gobierno

La ley del «candado».-El puerto de Pasajes.-El ferrocarril transpirenaico.

He aquí los proyectos leídos en el Senado por los Sres. Canalejas y Calbetón,

A LAS CORTES

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de Su Majestad para otorgar, mediante subasta pública (sin el requisito previo que exige el artículo 2.º del Real decreto de 10 de Junio de 1881) la construcción y explotación del ferrocarril de Ripoll a la frontera francesa, en las inmediaciones de Puigcerdá, con arreglo al convenio internacional

CECR Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès

palimpsest Associació Palimpsest. Projectes culturals. Tecnologia i memòria

Col·laboren: XAC Xarxa d'Arxius Comarcals Arxiu Comarcal del Ripollès

XAC Xarxa d'Arxius Comarcals Arxiu Comarcal de la Cerdanya

francoespañol, ratificado y canjeado en París en 28 de Enero de 1907 y con sujeción al proyecto aprobado y a las modificaciones o variantes que en el mismo se introduzcan, debidamente autorizadas.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construcción de este ferrocarril con la subvención adicional invariable de 6.200.000 y con la kilométrica de 100.000 pesetas, de las cuales corresponden 40.000 de anticipos reintegrables por cada uno de los kilómetros comprendidos entre el origen de la línea de Ripoll y la aguja de entrada a la estación internacional de Puigcerdá, deducida la longitud que resulta para el túnel de Tosas.

Para el abono de estos auxilios se obtendrá la relación o coeficiente entre la totalidad de aquéllos y el presupuesto aprobado de las obras, y a medida que éstas se construyan se abonará al concesionario, mediante certificaciones trimestrales, la cantidad que resulte de aplicar dicha relación o coeficiente a la valoración de las obras ejecutadas durante cada trimestre, con arreglo a los precios de dicho presupuesto.

La devolución al Estado de la suma a que asciende el anticipo reintegrable la verificará el concesionario por décimas partes y en el

plazo de diez años, debiendo entregar la primera a los siete años de haber comenzado la explota-ción del ferrocarril como internacional, en combinación con la red francesa; la segunda, al terminar el año octavo; la tercera, al noveno, y así sucesivamente.

Art. 3.º La duración de esta concesión será de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que se otorgue. La construcción total de la linea se verificará dentro del plazo designado en el Convenio internacional, y el período de ejecución se fijará por el ministerio de Fomento en el pliego de condiciones particulares que ha de regular la concesión.

Art. 4.º Se autoriza al ministro de Fomento para que fije las tarifas máximas que hayan de aplicarse en la explotación de este ferrocarril.

Art. 5.º Queda derogada la ley de 30 de Agosto de 1907, excepción hecha de su art. 1.º. que declara comprendido entre los ferrocarriles de servicio general con caracter de internacional el ferrocarril transpiranaico que partiendo de Ripoll, termina en la frontera francesa, en las inmediaciones de Puigcerdá, objeto de la presente ley.

Art. 6.º Si por falta de proposiciones o no ser admisibles las presentadas

no pudiera ser otorgada la concesión del ferrocarril de Ripol a Puigcerdá en la forma y condiciones de esta ley, queda autorizado el Gobierno para ejecutar, con fondos del Estado, sujetándose a la legislación vigente y con cargo al capitulo y articulo correspondiente del presupuesto de Fomento, las obras y gastos necesarios para la total terminación del ferrocarril de referencia en el plazo y condiciones estipuladas en el Convenio franco-español.

(El Diario de Madrid 09-07-1909, p.1-2)

FERROCARRILES

Nuevo ferrocarril transpirendico.- He aquí el artículado del proyecto de ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá, leido, en el Senado, el viernes último:

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de Su Majestad para otorgar, mediante subasta pública (sin el requisito previo que exige el articulo 2.º del Real decreto de 20 de Junio de 1881) la construcción y explotación del ferrocarril de Ripoll a la frontera francesa, en las inmediaciones de Puigcerdá, con arreglo al convenio internacional

El Transpirinenc- 116

Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès
i Associació Palimpsest

francoespañol, ratificado y canjeado en Paris en 28 de...
(El Financiero Hispano Americano 15-07-1910, núm 485, p.11)

Explosió al túnel

Perpinyà. Una terrible explosió de dinamita es va produir al túnel de la Porte, a la via fèrria transpirinenca en construcció. Cinc treballadors van resultar ferits, tres dels quals van morir.

(Le Courier de Saone-et-Loire, 18-07-1910)

El transpirenaico Ripoll-Puigcerdá

La ley de 18 de Enero de 1906, autorizó al Gobierno para ratificar el Convenio franco-hispano firmado en París el 18 de Agosto de 1904, y el Protocolo adicional a dicho Convenio, firmado asimismo en París en 8 de Marzo de 1905, fijando las nuevas comunicaciones ferroviarias transpi- renaicas.
Estos Convenio y Protocolo adicional fueron ratificados en París el 28 de Enero de 1907.
Aluden estos acuerdos a las tres líneas del Canfranc, del Noguera

CECR Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès
palimpsest Associació Palimpsest. Projectes culturals. Tecnologia i memòria
Col·laboren: XAC Xarxa d'Arxius Comarcals Arxiu Comarcal del Ripollès
XAC Xarxa d'Arxius Comarcals Arxiu Comarcal de la Cerdanya

Pallaresa y de Puigcerdá. Acerca de esta última, determinaba el Convenio que partiría de Ax-les-Thermes (Ariège), atravesaría por túnel el puerto de Puigmorens, pasaría la frontera por las inmediaciones de Puigcerdá y de Bourg-Madame, franquearía por túnel el puerto de Tosas y enlazaría en Ripoll con el camino de hierro de Granollers a San Juan de las Abadesas. Los dos Gobiernos se comprometían a construir cada una de las tres líneas en un plazo máximo de diez años, que respecto de la de Puigcerdá se contaría desde el canje de ratificaciones del Convenio, o sea a partir del 28 de Enero de 1907, venciendo el término en 28 de Enero de 1917. Van, pues, transcurridos cerca de tres años y medio.

En Francia, por ley de 2 de Agosto de 1907, se declaraba de utilidad pública, a título de interés general, el ferrocarril de Ax-les-Termes a la frontera española cerca de Bourg-Madame; y se aprobaba el Convenio celebrado entre el Estado y la Compañía de los caminos de hierro del Mediodía de Francia, otorgando a esta Compañía la concesión de dicha línea.

En España, por ley de 30 de Agosto de 1907 se declaraba comprendido

el transpirenaico Puigcerdá entre los de servicio general con carácter internacional, se autorizaba al Gobierno para la subasta del mismo, sin el requisito del art.2.° del R.D. de 10 de Junio de 1881 (1) y se concedía la subvención de 60.000 ptas. por kilóm. y uno reintegrable de otras 40.000 ptas. por kilóm.

Por R.O. de Fomento de 10 de Octubre de 1908 se anunció la subasta para la concesión del trans- pirenaico Puigcerdá, fijando al efecto la fecha del 13 de Enero de 1909. Quedó desierta esta primera subasta.

Por R.O. de 10 de Abril de 1909 se fijó para el 15 de Junio siguiente la segunda subasta de dicho transpirenaico. Decíamos nosotros entonces con este motivo: ¿Aspirará alguien a la concesión? Creemos que no. ¿Qué sucederá luego? La segunda subasta quedó asimismo desierta.

Con estos antecedentes y esta situación acaba de sobrevenir el R.D. de Fomento de 8 del pasado Julio autorizando al Ministro para presentar a las Cortes, como ya lo ha hecho, el siguiente pro- yecto de ley, precedido del preámbulo que también es interesante reproducir dada la importancia de este asunto.

Para el debido cumplimiento del Convenio internacional franco-

español de 18 de Agosto de 1904, ratificado en 28 de Enero de 1907, en virtud del cual quedó España obligada a construir los ferrocarriles denominados transpirenaicos en los plazos en él estipulados, se promulgó la ley de 30 de Agosto de 1907, concediendo al ferrocarril de Ripoll a la frontera francesa, en las inmediaciones de Puigcerdà, que es uno de los comprendidos en el citado convenio, con la denomi- nación de Aix-les-Termes a Ripoll, una subvención kilométrica de 60.000 ptas. y un anticipo reintegrable de 40.000 también por kilóm., y facultando al Gobierno para otorgar su concesión mediante subasta pública, que, celebrada dos veces, la primera en 13 de Enero de 1909 y la se gunda en 15 de Junio siguiente, no dieron resultado alguno por falta de licitadores.

Francia trabaja hace dos años en el trayecto de Aix-les-Termes a la frontera, mientras que España no ha logrado aún inaugurar las obras en su territorio, siendo urgente comenzarlas para poder cumplir el compromiso contraído en el Convenio internacional de entregar la línea al servicio público en 28 de Enero de 1917.

Entre las diferentes soluciones que pudieran adoptarse para lograr este

fin, las dos más prácticas parecen las siguientes:

Consiste la primera en construir toda la línea con fondos del Estado, y la segunda en promover una tercera y última subasta aumentando la subvención ya acordada, toda vez que a su deficiencia obedece esencialmente la falta de licitadores en las subastas anteriores. El Ministro que subscribe, antes de imponer al Estado el sacrificio pecuniario que corresponde a la primera solución, considera por ahora más ventajosa a los intereses públicos la segunda, y en previsión de que resulte desierta la tercera subasta, el Gobierno deberá quedar autorizado para construir la línea con cargo a los presupuestos del Estado, evitando así nuevos aplazamientos.

Para fijar la cuantía del aumento de subvención, o sea la subvención adicional, conviene comparar los auxilios otorgados a la línea de Ripoll a Puigcerdà con los concedidos a las secciones españolas de las otras dos líneas transpirenaicas que figuran en el Convenio internacional, correspondientes a las líneas de Zuera a la frontera francesa por Canfranc y de Lérida a dicha frontera por el valle del Noguera-Pallaresa. Estos dos ferrocarriles reciben la misma subvención y

anticipo reintegrable que el de Ripoll a Puigcerdá, pero además disfrutan de una importante subvención indirecta, que consiste en la construcción por cuenta del Estado en territorio español, del túnel internacional de Somport, de 3.800 metros de longitud y de Salau de 4,350, que atraviesan la cordillera Pirenaica por las líneas de Canfranc y del Noguera-Pallaresa, respectivamente. El importe del primero de aquellos túneles, hoy en construcción, impone al Estado el desembolso de 7.194.246 ptas., y en el segundo no bajará de nueve a diez millones de pesetas, sumas que las Compañías concesionarias se economizan, pues utilizarán tan importantes obras en la explotación de las líneas respectivas.

El ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá carece de túnel internacional; pero existe en su trazado el túnel de Tosas, que atraviesa la cordillera pirenaica, hallándose todo él dentro del territorio español. Por esta última circunstancia dejó de consignarse en el Convenio franco-español la obligación de construir dicho túnel por cuenta del Estado, no siendo equitativo que se prive a la línea de tan importante auxilio cuando lo tienen de mayor importancia las otras dos internacionales,

toda vez que el túnel de Tosas, de unos 4.300 de longitud, dará lugar a un coste probable de 6.200.000 ptas., cifra inferior al importe del túnel de Somport y bastante menor que el de Salau..

Es, pues, racional y equitativo que el Estado conceda iguales o parecidos beneficios a las tres líneas internacionales, y al propio tiempo ha de procurar que la entidad que aspire a la concesión del ferrocarril logre un interés remunerador al capital que invierta en tan importante empresa; aconsejando ambos conceptos y las consideraciones expuestas, que se otorgue al ferrocarril de Ripoll a Puigcerdá una subvención adicional equivalente al importe del túnel de Tosas, o sea de 6.200.000 ptas. A esta suma habría que agregar las subvenciones ya acordadas de 60.000 ptas. y 40.000 ptas. de anticipo reintegrable por kilómetro, aplicables a 50.700 kilóms, a que se reducen los 55 kilóms. que mide la línea, después de descontar la longitud de dicho túnel; resultando que la totalidad de los mencionados auxilios se eleva a 11.270.000 ptas., que representa el 0,62 del presupuesto del ferrocarril (2), coeficiente inferior a 0'64 correspondiente a la línea de Canfranc, incluyendo el túnel internacional, y menor también que los de otras

líneas ya construídas con subvención del Estado.

En méritos de lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene el honor de someter a las Cortes el siguiente proyecto de ley:

Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno de S. M. para otorgar, mediante subasta pública (sin el re- quisito previo que exige el art. 2.º del R. D. de 10 de Junio de 1881), la construcción y explotación del ferrocarril de Ripoll a la frontera francesa, en las inmediaciones de Puigcerdà, con arreglo al convenio internacional franco-español ratificado y canjeado en París en 28 de Enero de 1907, y con sujeción al proyecto aprobado y a las modificaciones o variantes que en el mismo se introduzcan, debidamente autorizadas.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construcción de este ferrocarril con la subvención adicional invariable de 6.200.000 ptas., y con la kilométrica de 100.000 ptas., de las cuales corresponden 40.000 ptas. de anticipo reintegrable por cada uno de los kilómetros comprendidos entre el origen de la línea en Ripoll y la aguja de entrada en la estación internacional de Puigcerdá, deducida la longitud que resulta para el túnel de Tosa. Para el abono de estos auxilios se obtendrá la relación o

coeficiente entre la totalidad de aquéllos y el presupuesto aprobado de las obras, y a medida que éstas se construyan se abonará al concesionario, mediante certificaciones trimestrales, la cantidad que resulte de aplicar dicha relación o coeficiente a la valoración de las obras ejecutadas durante cada trimestre, con arreglo a los precios de dicho presupuesto. La devolución al Estado de las sumas a que asciende el anticipo reintegrable, la verificará el concesionario por décimas partes y en el plazo de diez años, debiendo entregar la primera a los siete años de haber comenzado la explotación del ferrocarril como internacional, en combinación con la red francesa; la segunda, al terminar el año octavo; la tercera, al noveno, y así sucesivamente.

Art. 3.º La duración de esta concesión será de noventa y nueve años, contados desde la fecha en que se otorgue. La construcción total de la línea se verificará dentro del plazo designado en el Convenio internacional, y el período de ejecución se fijará por el Ministerio de Fomento en el pliego de condiciones particulares que ha de regular la concesión.

Art. 4.º Se autoriza al Ministerio de Fomento para que fije las tarifas

máximas que hayan de aplicarse a la explotación de este ferrocarril.

Art. 5.° Queda derogada la ley de 30 de Agosto de 1907, excepción hecha de su art. 1.º, que declara comprendido entre los ferrocarriles de servicio general, con carácter internacional, el ferrocarril transpirenáico que, partiendo de Ripoll, termine en la frontera francesa, en las inmediaciones de Puigcerdá, objeto de la presente ley.

Art. 6.º Si por falta de proposiciones, o no ser admisibles las presentadas, no pudiera ser otorgada la concesión del ferrocarril de Ripoll a Puigeerdá en la forma y ondiciones de esta ley, queda autorizado el Gobierno para ejecutar con fondos del Estado, sujetándose a la legislación vigente, y con cargo al capítulo y artículo correspondientes del presupuesto del Ministerio de Fomento, las obras y gastos necesarios para la total terminación del ferrocarril de referencia en el plazo y condiciones estipulados en el Convenio franco-español.

Bueno: sancionada que sea la ley presentada, vendrá la tercera subasta. ¿Qué suerte le cabrá? Creemos que la misma que a los dos anteriores; y, por lo tanto, que no tendrá más remedio el Estado que emprender por

sí mismo la construcción.

Mucho hemos escrito nosotros respecto de los nuevos transpirenaicos; y hoy, con ocasión del proyecto de ley que acaba de presentarse, volveremos a consignar algunas consideraciones. Ha- biendo un ferrocarril internacional de Barcelona a la frontera, por Portbou, con 169 kilóms., con- sideramos un error haber aceptado y haberse comprometido a invertir una millonada para es- tablecer otro ferrocarril internacional que resultará de 161 kilóms. asimismo desde Barcelona a la frontera. Es lujo de transpirenaicos dos que atraviesen la frontera dentro de la misma provincia de Gerona. Ni hecho deliberadamente se podría poner más un ferrocarril enfrente del otro. Lo principal en el actual, desde el punto de vista internacional, son las relaciones de Barcelona y sus afluencias con Francia, y esto mismo es lo que vendrá, no a llenar, sino a competir el nuevo transpirenaico que arranca del propio Barcelona. Y si afortunadamente hubiera un tráfico inmenso que diera lo bastante para sostener los dos ferrocarriles, pase; pero cuando el tráfico existente y aún el que puede desarrollarse dista mucho de ser suficiente para absorber toda la capacidad de la actual

línea, el dualismo de ferrocarriles se concibe menos todavía. Los Gobiernos debieran poner gran miramiento en no promover estos nuevos ferrocarriles de lucha y de competencia, en no invertir millonadas sin otro resultado real y efectivo que causar un quebranto a las líneas establecidas, como si éstas no presentaran ningún interés para el Estado, cuando éste las subvencionó en su tiempo, le saca buen interés al auxilio dispensado y han de pasar a ser de su propiedad bastantes años antes que los de nueva construcción.

Pero en fin: el compromiso está contraido, y tendremos ferrocarril internacional de Barcelona a Cerbère y de Barcelona a Puigcerdá, con algún menos recorrido en este último para ciertas relaciones, pero que no producirá la solución de ningún problema capital, ni proporcionará ahorro apreciable en tiempo y dinero que justifique la millonada que se va a invertir en lo que resta por construir desde Ripoll a Puigcerdá, y no hablamos más que de España, esto es, dejando aparte la importante inversión del lado de Francia.

¿Puede haber alguien que aspire a la concesión de los 55 kilóms. entre Ripoll y Puigcerdá, metidos entre la red francesa del Mediodía de

El Transpirinenc- 128

Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès i Associació Palimpsest

Francia y los 106 de la Compañía del Norte desde Barcelona a Ripoll? En el nuevo ferrocarril nadie evidentemente estaría más indicado que el Norte, puesto que la construcción de Ripoll a Puigcerdá y el contacto allí con la red francesa es la prolongación y la terminación de la línea de San Juan de las Abadesas. Pero hemos visto que a las dos subastas anteriores no ha concurrido el Norte, deduciendo que se desentiende por completo de tomar parte en la realización del nuevo transpirenaico.

Y se explica perfectamente: el Norte está en la mejor armonía con M.Z.A., al que pertenecen las actuales líneas de Barcelona a la frontera, armonía muy duradera, y no querrá tomar arte ni parte en cuanto pudiera alterar esas beneficiosas relaciones para las dos grandes Empresas. Cierto que el Norte no puede evitar que venga un tercero a quedarse con la concesión, a construir y a explotar los 55 kilóms. de Ripoll a la frontera, y en su defecto, que lo realice el Estado. ¿Pero es admisible que sobre venga ese tercero no siendo el Estado? Nosotros no concebimos Empresa alguna propicia a lanzarse a ese dispendioso negocio de 55 kilóms. para facilitar la conclusión de un segundo ferrocarril internacional que no ha de crear ningún nuevo tráfico que

CECR Centre d'Estudis Comarcals del Ripollès

palimpsest Associació Palimpsest. Projectes culturals. Tecnologia i memòria

Col·laboren:

XAC Xarxa d'Arxius Comarcals Arxiu Comarcal del Ripollès

XAC Xarxa d'Arxius Comarcals Arxiu Comarcal de la Cerdanya

valga la pena, y que a lo sumo podrá aspirar a recoger parte del no muy abundante existente, en concurrencia con las actuales líneas establecidas. Y esto en un recorrido de 55 kilóms. y necesitando el concurso del Norte en Ripoll, y en la frontera el de la Compañía del Midi, que no se desvivirá ciertamente en favor del nuevo transpirenaico cuando no hace más que reducirle los recorridos que actualmente percibe por su misma red por la otra frontera a partir de Cerbère.

Hemos dicho varias veces, y hoy volvemos a repetir nuestra opinión, de que en el transpirenaico Puigcerdá acabará por tener que ser el Estado quien lo emprenda, y va a ser un espléndido negocio el que realice con él.

(1) Art. 2.º No se autorizará subasta alguna de conce-sión de ferrocarriles, sin que exista previa proposición de alguna Compañía o particular garantizada con el depósito que señala la ley.

(2) No está esto muy claro.

(Los Tranportes Ferreos 01-08-1910, p.1-2-3-4)