

Los Transportes Férreos

PUBLICACION COMERCIAL DE FERROCARRILES

Aparece en Madrid los días 1, 8, 16 y 24.—VILLALAR, 3 duplado.

SUMARIO

Proyectos importantes de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados. Los viajeros de comercio y los ferrocarriles.—Comercio internacional en los once primeros meses de 1915.—Producción nacional de cereales. ASUNTOS DIVERSOS: Exportación al extranjero de mercancías españolas.—Emisión de obligaciones de la Compañía Santander-Bilbao.—Apertura completa del secundario Sádaba Gallur.—Los alemanes y la Compañía de Coches-Camas.—Servicio de paquetes postales.—Petición de concesión tranviaria restablecida.—Circulación de ganados.—Explotaciones de Utrillas.—Elevación tarifas ferroviarias.—PUBLICIDAD Y DISCUSIÓN DE NUEVAS TARIFAS: Cerecina, parafina.—Cintas, fajas.—Aceites esenciales.—Piedra volcánica.—Naranjas y limones.—Manzanas.—Sal común.—Mercancías en general.—Orujos.—Aceitunas para molineta.—Preparaciones farmacéuticas.—Azúcares.

Proyectos importantes de la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados

La Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, contando con la autorización de percibir por las tarifas generales con arreglo al antiguo trazado, realizó en éste, en 1913, la variante llamada de Lasarte (provincia de San Sebastián); y por virtud de las actuales anormales circunstancias, tiene en suspenso la petición de otra variante, llamada ésta de Lebario, a cuyo efecto se halla preparada la documentación necesaria para obtener del Estado los mismos beneficios dispensados en cuanto a la de Lasarte, o sea el derecho a percibir, por todo transporte, la misma cantidad total que por el actual trazado permiten las tarifas generales, y la autorización para enagenar todo o parte de los materiales de la vía rectificada. Variarán las circunstancias, se obtendrán seguramente los consentimientos y autorizaciones pretendidos, y día llegará en que se realice esta segunda variante en la que pudiéramos llamar línea general de Bilbao a San Sebastián. Pero los proyectos, o por lo menos los pensamientos de aquella importante Empresa, no paran aquí, pues según referencias publicadas, en una reunión celebrada en Eibar por personalidades interesadas en la Empresa de los Ferrocarriles Vascongados, el Sr. Director de la misma hizo una detallada exposición de los proyectos que tiene en estudio, y que implican la rectificación de toda la línea de Bilbao a San Sebastián. Esos estudios no abarcan más que importantes variantes del trazado, cambio del sistema de tracción, transformación del ancho de vía.

Respecto a variaciones del trazado no se proyectan, a partir de Bilbao, más que una en Bolueta, otra en Ariz y Zuazo, otra en Usánsolo, Lemona y Durango. Sin duda la más importante sería a partir de Durango hasta Eibar, pues en lugar del actual trazado de 19 kilóms. por Olacueta, Zaldívar y Ermúa, se utilizaría en su lugar, y por abajo, el actual ramal de la misma Compañía de Durango á Elorrio (11 kilóms.) prolongado hasta Eibar con lo cual, en este trayecto de Durango a Eibar, actualmente de 19 kilóms., no apreciamos la abreviación que se introduciría substituyéndolo por el actual de Durango á Elorrio, 11 kilóms., más lo que representara la construcción de Elorrio a Eibar. El actual trazado por Olacueta, Zaldívar, Ermúa se abandonaría, a menos que en alguna ocasión se considerara conveniente aprovecharlo en parte para prolongarlo por Mallavia, Marquina, Ondárroa y Motrico hasta el encuentro otra vez, más arriba, en Deva, con la misma línea de Bilbao a San Sebastian. Recordemos aquí que en el plan de los ferrocarriles secundarios figura uno desde Ermúa por Marquina a Ondárroa; y que por tanto, mal se consentiría a la Compañía de los Vascongados suprimir el actual trazado entre Durango y Eibar por Ermúa, sino a condición de respetarlo hasta Ermúa para prolongarlo como secundario desde aquí a Ondárroa, y a reserva de continuarlo desde Ondárroa hasta Deva.

Con tales diversas rectificaciones, entre Bilbao y Eibar se ganarían unos 7^k 800.

Después, más allá ya de Deva en dirección a San Sebastian, se introduciría otra variación cerca de Aya-Orio, que permitiría anular el viaducto ahora existente; y por último se procuraría la entrada en San Sebastian por Ayete. Suponemos que no se remite hasta entonces la solución del eterno problema en San Sebastian del emplazamiento definitivo del arranque y de la estación allí de los Ferrocarriles Vascongados.

En fin: todas las rectificaciones en la línea reducirían su longitud de los actuales 115 kilómetros a 96, y ciertamente que la abreviación de 19 kilómetros sería muy apreciable; aunque, como a cualquiera se le alcanza, en un ferrocarril ya establecido de 115 kilóms., acortarlo en 19 no re-