



Excma. Sr. Ministro de Fomento

Comunicación

LA SOCIEDAD ECONOMICA DE AMIGOS DEL PAIS DE LEÓN, al tener conocimiento de que se intenta reformar las condiciones para la construcción de los ferro-carriles mal llamados económicos, cumpliendo una de sus misiones, desea indicar una idea que por lo generalizada, no habrá dejado de ser tenida en cuenta por ese Ministerio, y si de algo sirve nuestra indicación, la sometemos al criterio de V. E. y de las Corporaciones y Centros que han de ocuparse de este asunto, por si hubiese pasado desapercibida.

Hay en España muchas carreteras, uniendo poblaciones y comarcas cuyo comercio y producción no son lo suficientes á sostener una línea férrea de las mal calificadas económicas, porque en realidad para su construcción son necesarias expropiaciones, explanamientos, terraplenes, trincheras, obras de fábrica, puentes, etc., etc., de casi tanta importancia como una línea de vía normal, y lo mismo puede decirse respecto del material fijo y móvil así como de los gastos de explotación con sus jefes, factores, telegrafistas, etc., etc.

Todo ello da por resultado, en las pocas líneas construídas, una equivocación financiera.

En nuestra region hay un ejemplo con las líneas Palencia-Villalón-Villada-Rioseco y seguramente lo serán la de Palanquinos-Valencia de Don Juan-Rioseco. Todas estas poblaciones tenían carreteras donde el tránsito era poco intenso, y si en ellas se hubiesen construído líneas de tranvías, bien con motores de vapor, bencina, creosota ó eléctricos, según las circunstancias, se habrían economizado las expropiaciones, las obras de fábrica, etc., etc., y como el servicio de tranvías es muy barato, resultarían las comunicaciones tan rápidas y tan económicas como con el ferro-carril, y con lo gastado en ellos podrían haberse hecho diez veces más kilómetros de líneas férreas, verdaderamente económicas, tanto en su construcción como en su explotación, como ha ocurrido, entre otras, las líneas de Arriondas-Covadonga y Bilbao-Durango, etc.

Si nuestra idea se acepta, ha de ser desarrollada y estudiada por personas y entidades de mucha más ilustración que la de los que forman esta Sociedad, y por lo tanto no haremos ilegible (por lo largo) este documento, pero sí insistiremos en la advertencia de que que en los proyectos de ferro-carriles se exajera la producción del país y el movimiento de mercancías y viajeros, y de ahí vienen los fracasos de las empresas.

Un tranvía puede transportar mucho y económicamente, toda vez que el Estado puede ser el propietario de las líneas, y sin aumentar el personal técnico de que hoy dispone en obras públicas y con lo destinado á conservación de las carreteras en que se instalase el tranvía se tiene mucho adelantado para hacer fácil los arriendos de las líneas donde no conviniera la explotación directa, bien por el Ministerio de Fomento, bien por Comunicaciones, puesto que, en muchos puntos, este Centro debiera ser el encargado de la administración de los tranvías que al mismo tiempo que la correspondencia y viajeros tendrían una sección (que podía ser arrendada) de trans-

portes de mercancías, y en donde el tráfico de estas fuese escaso bastaría con tener protegidas ó subvencionadas líneas de automóviles.

En resúmen, esta Sociedad propone que con preferencia á ferro-carriles, se construyan líneas de tranvías, aprovechando las carreteras, porque nunca será obstáculo el tránsito que por ellas hagan los peatones y vehículos, toda vez que no llegaría á ser, ni con mucho, tan intenso como el de las calles principales de la Côte y otras ciudades, donde la circulación á pié, á caballo, de carros, coches y automóviles, no impiden el continuo movimiento de tranvías.

Que antes de decidirse á la construcción de un ferro-carril, se vea si hay medio de utilizar alguna carretera, aunque sea con alguna pequeña variación y se anuncie la concesión con todas las ventajas y privilegios que se otorguen á las líneas férreas económicas.

Y que á ser posible, sea el Estado propietario de las líneas, aunque su explotación sea arrendada donde las circunstancias lo exijan.

Somos partidarios de que las vías de comunicación pertenezcan al Estado y sean administradas por él; ¿porqué no hacerlo bien? ¿porqué no ha de resultar tan buena y tan económica como la de una empresa?

Debe irse desistiendo de la concesión de monopolios y organizarse los servicios del Estado por administración directa, evitando intermediarios, y que lo que éstos ganan quede en beneficio del Tesoro nacional y por tanto de los contribuyentes.

Sin pretensiones de acertar, sin conocimientos técnicos especiales y sólo en cumplimiento de nuestra misión como sócios directores de la Económica y con toda buena voluntad, exponemos esta idea para el superior conocimiento de V. E. y de los que en el asunto intervengan á fin de que la desarrollen y perfeccionen si la consideran aceptable, como lo creen muchos de los que del asunto se ocupan.

No terminaremos sin indicar algunas de las líneas de ferro-carriles secundarios y tranvías de seguro éxito y gran necesidad en esta provincia.

FERRO-CARRIL

De León á Matallana, para empalmar con la línea directa á Bilbao; son 28 kilómetros, de los que hay once explanadas y construido el terraplén, y de ellos cinco con vía.

TRANVÍAS SOBRE CARRETERAS

León-Riello.

León-Villamañán-Benavente.

Cistierna-Riaño.

Cistierna-Palanquinos.

Riaño-Guardo-Palencia.

Ponferrada-La Espina-Tineo.

La Magdalena-Veguellina-La Bañeza.

La Magdalena-San Emiliano.

León 17 Enero de 1915.

P. A. de la Junta Directiva.—El Vice-Presidente, *Joaquin R. del Valle*.
Secretario, *Alfredo L. Núñez*.

