

VILARDEBO.

MEMORIA

ACERCA DE LA VIA FERREA

DE VIGO A LA CORUÑA

Q. 27. 7^a. 4^a

5186

MEMORIA

ACERCA DEL

COMPLEMENTO DE UNA VÍA FÉRREA TRASVERSAL

DE

VIGO A LA CORUÑA.

en conformidad al dictámen de la Comisión
del Plan general de ferro-carriles, creada por Real Decreto de 26 de Abril de 1865,
y consideraciones generales relativas á la red de los ferro-carriles de Galicia,

POR

DON INOCENCIO VILARDEBÓ,

GERENTE DEL FERRO-CARRIL COMPOSTELANO

de

SANTIAGO Á CARRIL.

1873.

SANTIAGO:

Establecimiento tipográfico de Manuel Mirás y Alvarez,

Plazuela de Fuente-Seca núm. 1.

AL ocuparme de promover el proyecto de la prolongacion del ferro-carril Compostelano, tanto hácia el Sur como hácia el Norte, para enlazarlo con las dos ramas que del tronco de la línea de Castilla se dirigen á los puertos de Vigo y de la Coruña y constituir una vía transversal entre ambos puertos, extrañaré que en el período adelantado de la construccion de los ferro-carriles concedidos á Galicia, renueve la muy debatida cuestion acerca de las líneas que debian formar su verdadera red. Pero, al tratar de los trabajos complementarios de dicha red, se comprenderá desde luego que, en presencia de hechos consumados de que no puede prescindirse, habrá de limitarse mi propósito á que se tengan en cuenta los datos que se omitieron en un principio, á fin de que se subsanen perjuicios que de otra manera podrán influir en la suerte, más ó ménos adversa, de una industria que no se concibe, donde quiera que se intente establecer, sinó bajo la base del acrecentamiento de la riqueza general del país.

Jamás me he propuesto distraer la atencion pública en asuntos de esta clase, á menos que no fuese en el ejercicio de mis funciones como Gerente de la Compañía del ferro-carril Compostelano; y sí en particular me he acercado á algunas Corporaciones de provincia para recomendarlas algun proyecto de interés público, ha sido siempre movido por individuos que componian esas mismas Corporaciones, propicios al mejoramiento de los distritos que representaban. En tal sentido, me complazco en haber dispensado en el año 1864 un beneficio reconocido á la Diputacion de Pontevedra y al Ayuntamiento de aquella Capital, que por falta de antecedentes estuvieron á punto de comprometer intereses respetables. A la Diputacion de esta provincia me toca manifestarla reconocimiento por la buena acogida que hubo de dispensar al proyecto que he tenido el honor de recomendarla, relativo á la union del ferro-carril de Santiago con el de la Coruña. Por mas que dicho

proyecto haya sido luego censurado en las columnas de cierto periódico, aunque de una manera que no atiende seriamente á la parte económica y científica del proyecto, y que podrá herir acaso la susceptibilidad de ánimos apasionados por los intereses de una ú otra de las localidades á que debe extender aquél su acción, insisto ahora, por considerar llegado el caso, en un trabajo que emprendo gustoso para someter al juicio imparcial de las personas de buen criterio, de los que tienen á su cargo dignamente la dirección de los destinos del país, y no para aquellos que, sin títulos justos, se vanaglorian en preciarse como sus necesarios protectores.

En mi deseo de autorizar este trabajo con todos los datos indispensables que corroboren la verdad de mis asertos, he cuidado ante todo de acompañar una carta de Galicia, á fin de que, á simple vista y en presencia de la red de sus carreteras, movimiento de carruages que se advierte en ellas, densidad de la población y situación de sus valles mas ricos, se venga en conocimiento de lo que debia ser la red de los ferro-carriles gallegos, y lo que será dadas las líneas concedidas y en construcción.

Me remontaré, pues, al origen de esas concesiones.

II.

Cuando en el año 1854 el Excmo. Sr. D. Daniel Carballo, celoso Diputado á Cortes por la Coruña, se dirigió al Alcalde corregidor de aquella provincia, el Sr. D. Juan Florez, proponiendo el proyecto de un ferro-carril á la Côte, el Sr. Florez, absorto con tal idea, hubo de considerarla *como concepcion fantástica de una imaginacion jóven*. No tardó, sin embargo, en reformar su juicio, hasta convertirse en uno de los más decididos campeones de la idea, que cundió sucesivamente con entusiasmo, dando lugar á las activas gestiones que promovieron la línea de la Coruña á Palencia, para cuyos estudios el comercio de aquella primera capital suscribió en breves horas una suma de sesenta mil pesos: excitacion secundada por el comercio de Vigo, que acometió el estudio de un ramal á empalmar con la expresada línea. Al practicarse el estudio de estos proyectos, no ha guiado otra mira que la de obtener la línea mas directa á la Côte, y la equidistancia posible de los puertos de la Coruña y Vigo con el punto de bifurcacion en el tronco de la línea principal.

A poco de agitarse estos proyectos empezó Santiago á salir de su letargo; y ciertos trabajos preliminares vinieron á coincidir luego

con los de la Junta promotora nombrada por la Sociedad Económica de Amigos del País y Ayuntamiento de Santiago, que se habia encargado de realizar el feliz pensamiento iniciado en dicha Sociedad por uno de sus mas celosos é ilustrados individuos, el Sr. D. José Sanchez Villamarin, persona á quien debo distinguido reconocimiento y anhelaba recordar mi gratitud en ocasion como la presente. Al ofrecer mi concurso á esta Junta, se me dispensó la honra de admitirme como asociado y de compartir las tareas mas árduas hácia la promocion y ejecucion de la vía férrea de Santiago á Carril.

El Sr. Villamarin, órgano de una Sociedad que vela siempre por los intereses de Galicia, fué entonces el encargado de reparar el olvido en que se dejaba á una vasta extension de territorio, que constituia la tercera parte de este antiguo reino, completamente desamparada de los beneficios que en su dia habian de reportar las dos ramas que desde Monforte se dirigan la una, por Lugo y Betanzos, á la Coruña, y la otra, por Orense y línea fronteriza con Portugal, á Vigo.

En efecto: para nada se habian tomado en cuenta las tres grandes rias de Pontevedra, Arosa y Noya, donde desembocan los rios Lerez, Umia, Ulla y Tambre despues de cruzar en la parte central de Galicia valles extensos, comarcas ricas y las mas pobladas de sus provincias. Pero, como quiera que sea, quedó así planteada en las mejores condiciones una tercera línea transversal entre los puertos de Vigo y Coruña.

Diversas razones se habrán tenido en cuenta al formular los proyectos referidos; pero, es incuestionable que se han descuidado los datos relativos al cálculo de rendimientos probables que garantizasen dichos proyectos, datos absolutamente indispensables para el caso.

Fácil es reconocer esta falta fijándose en la carta adjunta de Galicia, que permite apreciar á simple vista la densidad de su poblacion; y contemplando asimismo la red de carreteras y el número de carruages que las recorren diariamente, se verá tambien que el movimiento principal se concentra en la línea de la Coruña á Vigo, pero, con inmensa ventaja dentro de dicha línea, entre las localidades de Santiago y Padron, Pontevedra y Vigo.

El movimiento, pues, que acusa esta red de carreteras, debia determinar fijamente el de la red de los ferro-carriles, y merecia por tanto se hubiese considerado con oportunidad, á fin de que el país no sufriese, cual sufre, el grave perjuicio consiguiente al retraso en la realizacion de esta mejora, y evitar al propio tiempo el riesgo que corren los capitales que se invierten en las líneas en construccion, si no se acude á protegerlos con prudencia.

Una línea que desde Monforte interesase los valles y las comarcas

comprendidos en las márgenes del Ulla, y próximamente desde el puente de este nombre se extendiese en dos ramales por Santiago á la Coruña, y por Padron hácia Pontevedra y Vigo, presentaria, con otros dos secundarios de Lugo y de Orense á Chantada, la mejor red de los ferro-carriles de Galicia, completada en su dia con las líneas de Betanzos á Ferrol y de Lugo á Rivadeo, que admite la ley de 2 de Julio de 1870.

Y llamo particularmente la atencion de este proyecto que, además de servir á los mismos intereses atendidos al otorgar la concesion de las líneas de la Coruña y Vigo á Monforte, proporcionaria un reconocido beneficio en favor de los pueblos que se extienden en la línea transversal que se propone hoy, comprendidos en las regiones hidrográficas de los rios Lerez, Umia, Ulla y Tambre, las cuales representan la parte mas productiva del suelo gallego.

La bondad y ventaja del proyecto se demuestran concluyentemente tocante á sus condiciones facultativas y económicas. Su ejecucion evitaria las costosísimas obras que ofrecen las dos ramas de Vigo y la Coruña: las secundarias de Orense y Lugo podrian retardarse algunos años, utilizándose entretanto para el movimiento sus carreteras al tronco de la línea principal, hácia Chantada ó Monforte: el Erario habria experimentado una rebaja sensible en la subvencion asignada, sin necesidad del nuevo gravámen que le afecta por la ley de auxilios de 6 de Octubre de 1869; y por último, Galicia se veria mejor servida, con la reconocida ventaja de ver terminada en la actualidad esta red de ferro-carriles, por cuanto habrian sobrado capitales para acometerla.

No entraria, por cierto, en materia acerca de un asunto de tanta entidad, máxime cuando reconozco mi incompetencia para ello, si no viese confirmadas mis apreciaciones por autoridades respetables y no me contrajese tambien á hechos irrecusables. Aun asi, me veria tambien perplejo al tocar este punto, si no hubiera precedido á este trabajo la comunicacion que en 1.º de Junio de 1871 pasó á la Diputacion de la provincia el Sr. D. Daniel Carballo, á propósito de las gestiones intentadas para activar la terminacion del ferro-carril de Palencia á la Coruña.

Conozco uno por uno los pormenores de las negociaciones entabladas con capitalistas extranjeros en el año 1860 por los promovedores de las líneas de la Coruña y Vigo. No es propio de mi carácter hacer nunca alusion á personas, sobre todo cuando tengo la evidencia del reconocido patriotismo que presidia en sus gestiones por el bien del país; circunstancia que por sí sola basta á dispensar su resultado, cualquiera que sea y cualesquiera que fuesen sus desaciertos,

al tratarse de empresas de tanta magnitud, desconocidas y por tantos medios contrariadas en la misma localidad.

Sensibles en extremo son, por desgracia, los presentimientos del Sr. Carballo hácia la suerte de esa línea que, habiendo mediado mejor criterio, habria podido abrirse á la explotacion en el año 1865, y no con el sacrificio del aumento de subvencion y concesion de auxilios, sino aceptando simplemente la propuesta de una casa respetable que acometía la empresa por completo, caso de autorizársela para variar el trazado, sin separarse de los puntos cardinales Coruña, Vigo y Palencia. No se ha querido pasar entonces por la reforma del trazado, que era lo mas factible y beneficioso, y lo que en parte hubo de verificarse; y por otro lado, tampoco respondió el pais á la suscripcion de los ochenta millones que se exigian á Galicia, en razon á que la mayoría de sus poblaciones importantes no habia de disfrutar en el grado correspondiente de la influencia de tal mejora. A nada conduce traer á colacion la falta de acierto é inteligencia que se ha notado en el curso de las negociaciones á que hago referencia; y únicamente deploro, cual deploran hoy todos, que el ferro-carril general de Galicia no se haya terminado hace algunos años, no lo esté en el actual de 1873, ni se vea completado tan pronto si no prescinden los pueblos de juicios equivocados, cuyas funestas consecuencias recaen al fin en aquellos que con vano empeño los han difundido ó sustentado.

”Los cantores de vulgaridades, que tanto daño hacen á los pueblos, los declamadores, los visionarios ignorantes y los osados, son los que han causado la ruina de una provincia y un pueblo.” Así se expresa el Sr. Carballo, impresionado tristemente por el estado de una empresa de su mayor predileccion. Así podria yo expresarme tambien respecto á las vicisitudes porque ha pasado el ferro-carril Compostelano de mi direccion, contrariado por personas que, con la mejor buena fé, que reconozco, pero la peor inteligencia en la materia, han venido á retardar lastimosamente la explotacion de la vía. En un ferro-carril de 41 kilómetros, que parte de un puerto tan excelente como el de Carril, se ha cometido el desacierto de obligar al constructor á que iniciase las obras en Santiago, punto extremo interior de la línea, ocasionando un esceso de gastos no despreciable con el arrastre de materiales; y no ha sido esto, sin embargo, lo mas sensible. Las obras, en los doce primeros kilómetros de Santiago á Faramello, absorvieron, por su importancia, tanto capital como el que bastaria para poner en explotacion el trayecto de Carril á Faramello; trayecto que habria proporcionado una hipoteca sólida para negociar ó pignorar las obligaciones hipotecarias de la Compañía, en cantidad sufi-

ciente á responder de las obras restantes de toda la línea; y de esta suerte, no se hubiera alcanzado tampoco el período crítico que abatió en 1866 el crédito de todas las Compañías mercantiles de la península. No basta, pues, la buena intencion: la inteligencia en las empresas mercantiles es parte integrante de su capital; y sin faltar al respeto y veneracion de los que fueron mis dignos compañeros en el Consejo de Administracion provisional de la Compañía, no puedo pasar en silencio el descontento y perjuicios que ocasionaron, sosteniendo infundadas teorías que han venido á entorpecer el desarrollo natural de las obras de la línea.

Podria explayarme mucho sobre lo que dice el Sr. Carballo tocante al infortunio de muchas empresas en Galicia; pero, solo consigno esto de paso para hacer notar que, por desgracia, suelen presentarse siempre lamentables causas de rémora para el aprovechamiento de ocasiones propicias que se manifiestan en el curso de la vida de los pueblos; y que Galicia ha perdido por algun tiempo, y diferentes causas, la ocasion de ver realizadas sus halagüeñas esperanzas, teniendo que sufrir además las consecuencias del inminente desequilibrio en los beneficios que deben compartir todos sus pueblos, al introducirse una mejora tan radical como la de los ferro-carriles, si los mismos pueblos no conjuran sin descanso, de consuno, con lealtad y desinterés los peligros y obstáculos que amenazan la obra de su regeneracion.

III.

Por consecuencia del entusiasmo febril que cundió en todas las provincias para obtener concesiones de ferro-carriles, el Gobierno, conforme á la ley de 13 de Abril de 1864, nombró una Comision del cuerpo de Ingenieros de caminos encargada de redactar un anteproyecto de red complementaria de ferro-carriles en la península. Tardía fué la medida, porque dicha Comision tuvo que obrar en muchos casos, como así lo manifiesta, ateniéndose á intereses comprometidos con líneas concedidas, ya terminadas, ya en construccion.

El concienzudo trabajo de esta Comision fué recomendado por el Gobierno con un interrogatorio á todas las Corporaciones populares, científicas y Compañías mercantiles para que informasen acerca de la bondad de aquél. Lástima qué esta informacion no hubiese precedido algunos años, para que el Estado dejase de imponerse sacrificios tan crecidos con el establecimiento de la red general, y con beneficio de considerables comarcas que quedaron así desatendidas!

Como Director Gerente de la Compañía del ferro-carril Compostelano he desempeñado el trabajo que con tal motivo hubo de encomendarme el Gobierno, trabajo que, como de oportunidad, me decido á acompañar á esta Memoria; complaciéndome de verle atendido en sus puntos principales por la Comision del Plan General de ferro-carriles, encargada de presentar el proyecto definitivo de la red de los mismos en presencia de los informes solicitados.

Las líneas complementarias de Galicia se formulan por la Comision facultativa en las tres siguientes:

De Vigo á la Coruña: prolongando la línea del Compostelano con un ramal de Carril á Redondela, por Pontevedra; y otro, de Santiago al punto mas próximo que resulte, en la seccion de la Coruña.

De Lugo á Rivadeo.

De Betanzos á Ferrol.

Las líneas de Lugo á Rivadeo y de Betanzos á Ferrol aparecen, conforme á la ley de 2 Julio de 1870, subvencionadas con sesenta mil pesetas por kilómetro, para cuando esté en explotacion la línea principal de Palencia á la Coruña: pero, dicha subvencion es en extremo exigua, y hará ineficaz en su dia la realizacion de dichas líneas, á menos que se adopte para estos proyectos el sistema de ferro-carriles económicos, ó sea de vía estrecha.

De los dos trozos que han de completar con el del Compostelano la línea hoy de mas porvenir de Galicia, de Vigo á la Coruña, solo se ha considerado de primera categoría la parte comprendida entre Redondela y Pontevedra, capital de provincia que habia quedado olvidada, y á cuyo proyecto se asigna igual subvencion de sesenta mil pesetas por kilómetro. El resto de esos dos trozos se clasifica de segunda categoría para no gravar mas al Estado, considerando que su construccion debe redundar en beneficio de la explotacion de las demás líneas otorgadas.

Conocidas sobradamente las vicisitudes que desde el año 1865 sufrieron todas las Compañías de ferro-carriles de la península, seria superfluo enumerar los contratiempos que se opusieron á la marcha de las líneas de Galicia. Cumple, pues, ahora, en presencia de la explotacion de la de Santiago á Carril, y de la ya no lejana de las de Vigo á Orense y la Coruña á Lugo, que se cuide sin descanso de su mejor porvenir, dependiente sin duda de las líneas que deben promoverse para el complemento de la red que cabe hoy trazar como definitiva.

Al efecto, y como verdadero punto de partida, conviene contemplar la reforma introducida en el trazado de la seccion de la Coruña á Lugo, y observar que, alejándose del estudio primitivo, viene á in-

teresar los Montes de la Tieira, que constituyen la divisoria del Tambre y Mandeo. Y es de advertir que esta reforma no ha sido aconsejada tanto por las mejores condiciones técnicas del trazado, como por la importante circunstancia de que así se vencian ciertos obstáculos que dificultaban un enlace con Santiago y sus comarcas, segun lo acredita la Memoria de uno de los respetables ingenieros de la empresa constructora, que mereció la aprobacion superior, viniendo á reconocerse incuestionable este punto para la seguridad de los rendimientos que exigirá la buena explotacion de la mencionada línea.

Esto confirma tambien el error que indiqué haberse padecido en el estudio económico del trazado de las dos ramas principales de Galicia; no vacilando en consignar que, de no aparecer Lugo como punto obligado por la ley de concesion, el autor de la reforma quizás se hubiera separado por completo del estudio primitivo, y acercándose á Santiago vendria á admitir el proyecto de una línea central de la manera que he propuesto.

Al considerar las razones en que se apoya esta reforma, se desprende una idea que por desgracia podria ser de consecuencias; pues se deja entrever que la empresa constructora del ferro-carril de la Coruña teme sin duda que se defrauden las esperanzas concebidas al acometer tal obra, bajo el supuesto de cálculos de rendimientos que no garantizarán hoy sus intereses, y que influirian naturalmente en la seguridad del cumplimiento de las condiciones que se ha impuesto; por cuanto no seria justo obligar á la Empresa á explotar una línea de productos ineficaces, para hacerla víctima de cálculos infundados, por más que hayan sido revestidos de todo el carácter oficial.

Cierto es que la línea parte de una comarca poblada, de un puerto excelente; pero, despues de Betanzos, atraviesa hasta Lugo un país que no excede de 40 habitantes por kilómetro cuadrado, desprovisto de un valle siquiera de mediana importancia y sin un centro de concurrencia.

El distinguido autor de la reforma ha tratado de obviar este mal por el único medio posible, dejando de esta manera campo abierto para el proyecto que he tenido la honra de recomendar á la Excma. Diputacion de la provincia, á fin de prolongar el ferro-carril Compostelano hácia los Montes de la Tieira, enlazándolo con la seccion de la Coruña á Lugo; porque no basta que se haya conseguido la situacion de la línea en la Tieira, con el objeto de atraer el movimiento de la parte central de Galicia que se reconcentra en Santiago, sino se realiza con oportunidad el expresado proyecto sometido á dicha Corporacion provincial.

Debe tenerse en cuenta que la conducta de la localidad de San-

tiago en esta cuestion ha sido puramente expectante. Desviadas por completo del centro de Galicia las dos líneas que parten de los puertos de la Coruña y Vigo, cumplia á una necesidad patente la ejecucion de una vía férrea de Santiago al puerto de Carril; pensamiento tanto más grande al completarse hoy, cuanto que, aparte de llenar un vacío imperdonable protegiendo intereses tan respetables, contribuirá poderosamente á dar vida á las dos líneas extremas mencionadas, asegurando al propio tiempo, á lo largo de la costa Oeste de Galicia, una línea en el litoral del Oceano Atlántico en relacion con la que se completará de Lisboa á Camiña, en el vecino reino.

En el proyecto de la Comision del cuerpo de Ingenieros, encargada de completar la red de ferro-carriles de todas las provincias, se admitió la línea de Santiago á Carril como base de una transversal de Vigo á la Coruña, segun aparece del dictámen siguiente:

"LÍNEA DE REDONDELA Á PONTEVEDRA.—La Comision propone para esta red—Noroeste—en primer lugar un pequeño ramal que una á Pontevedra, única Capital de provincia que queda hoy aislada, con la línea de Orense á Vigo. Está estudiada por particulares, y tiene una longitud de 20½ kilómetros y presupuesto de 29 millones de reales."

"LÍNEA DE LA CORUÑA Á VIGO.—Propone la Comision, de segunda categoría, los dos trozos de ferro-carril de Pontevedra á Carril y de Santiago á la Coruña, empalmando probablemente en Cambre con el tronco principal, que completará con la línea concedida de Santiago á Carril, una de la Coruña á Vigo. No hay estudios de estos dos trozos, que podrán tener respectivamente 40 y 80 kilómetros y exigir un gasto en junto de 120 millones de reales."

Por lo que hace á la union de Carril con Pontevedra y Redondela, no ofrece duda el trazado indicado en mi contestacion al interrogatorio del Gobierno, y admitido por la Comision del Plan general de ferro-carriles, segun el dictámen de la misma, á saber:

"La parte comprendida entre Vigo y Pontevedra, comun á ambas direcciones, no ofreceria dificultades de ejecucion. Segun los estudios que se han practicado, parece probable que el trazado puede arrancar en Redondela del ferro-carril de Orense á Vigo, y dirigirse á este puerto sin separarse demasiado de la carretera que va á Pontevedra. La longitud de la línea puede calcularse en 21 kilómetros."

"En cuanto á su continuacion hasta el camino de Santiago, parece preferible que empalme en el Carril á que lo verifique en el Padron, porque esta última traza alargaria el desarrollo de la línea nueva, la cual serviria en parte á los mismos intereses que el ferro-carril Compostelano."

"Entre Pontevedra y el Carril pueden seguirse dos direcciones,
 "una por Rubianes y otra por Cambados. La primera no ofrecería di-
 "ficultades de ejecucion, exigiendo solo una obra de fábrica de al-
 "guna importancia, un puente sobre el Umia. La segunda, sin pre-
 "sentar grandes obstáculos, tendria un coste algo mayor, porque la
 "travesía de Villagarcía reclamaria una obra importante para el pa-
 "so de su rio, é inmediatamente despues, un túnel de pequeña longi-
 "tud ó una trinchera de consideracion, además del difícil paso del
 "Umia, que tendria que salvarse por cerca de su desembocadura. En
 "vista de estas circunstancias, de que el primer trazado medirá unos
 "30 kilómetros y el segundo 38 ó 40, y de que, bajo el punto de vista
 "de las localidades á que cada uno favorece, no es presumible que
 "haya grandes diferencias, tanto por las condiciones generales del país,
 "como por la proximidad de ambas zonas y la identidad de sus ele-
 "mentos de desarrollo y cultivo, la Comision se inclina á dar la prefe-
 "rencia á la traza que se dirige por Rubianes."

"Si se optase por el empalme en el Padron, el camino serviria al
 "fértil valle de Caldas de Reyes y varias feligresías. La longitud
 "seria de unos 40 kilómetros, y la obra mas importante un túnel de
 "bastante longitud y carga, para salvar la division de Valga."

"De todo lo dicho se desprende que parece probable que la direc-
 "cion mas conveniente para la línea será ir desde Redondela al Car-
 "ril por Pontevedra y Rubianes, por esta razon se adopta para lon-
 "gitud del camino la cifra de 51 kilómetros (21 de Pontevedra á Re-
 "dondela y 30 de esta Capital al Carril.)"

El enlace de la línea de Santiago con la seccion de la Coruña á
 Lugo merece hoy un exámen detenido; y como es del caso aducir
 cuanto haga relacion al mismo, esclareceré el particular con importan-
 tes datos, empezando con un párrafo del notable artículo que en 1860
 publicó el eminente geógrafo, Dr. D. Domingo Fontan, que dice así:

"Hablemos ya de la posibilidad de empalmar nuestro naciente
 "ferro-carril—el Compostelano—con el del Norte, partiendo de la es-
 "tacion de Santiago. Basta considerar que nos hallamos muy próxi-
 "mos á la divisoria del Tambre, y que nos es muy fácil sin puentes,
 "sin viaductos y sin túneles, vencer la pendiente que nos separa de
 "dicha division, y podremos hacer tan suave como se quiera dirigién-
 "donos al nacimiento del arroyo Sar. Marchando despues por la línea
 "culminante entre los valles del Tambre y del Ulla, ó sea entre sus re-
 "giones hidrográficas, llegaremos á dominar la cuenca del Mandeo
 "en sus primeras aguas que vienen de la Aldea de este nombre, sin
 "necesidad de llegar á ella. De la cuenca del Mandeo, rio que termi-

"na en Betanzos, buscaremos la divisoria del Parga ó sea del Miño, de quien es afluente, y en esa misma divisoria quedará empalmada nuestra vía férrea con la de la Coruña."

Como oficial tenemos el informe de la Comision del cuerpo de Ingenieros que, al ocuparse del enlace de la línea de Santiago con la de la Coruña á Palencia, fija como punto probable de bifurcacion el de Cambre, sin entrar en los pormenores del trazado por falta de un estudio prévio sobre el terreno.

Recorriendo la carta geográfica de Galicia y siguiendo cuidadosamente la direccion de la línea propuesta por el Sr. Fontan, se verá que, si bien respondiendo al mismo fin, la Comision del cuerpo de Ingenieros procura el empalme más próximo á la Coruña, mientras que el Sr. Fontan lo presenta más próximo á Lugo.

Conviene, pues, conocer ciertas circunstancias que hubieron de tenerse presentes en este proyecto, tanto por el Sr. Fontan, como por la Comision del cuerpo de Ingenieros.

El trazado primitivo de la línea de la Coruña en su primera seccion á Lugo, que es la que interesa á nuestro propósito, se dirigia por Cambre, Cecebre, Betanzos, Reboredo, Puente Castellana, Guitiriz, Parga y otros puntos, que no hacen aquí al caso, hasta Lugo. Y siendo inaccesibles á un trazado económico las divisorias del Mero y Mandeo, al buscar como punto de bifurcacion alguno de los pueblos comprendidos entre Betanzos y Parga, era preciso fijarse en los extremos de Cambre y Parga. Este último ofrecia una línea de algunos kilómetros más que la que se dirigiese por Mesía á Cambre ú otro punto aproximado, si bien no resultaria diferencia en el costo de construccion por ser mas factible en esta parte el proyecto del Sr. Fontan.

Pero, una vez reformado en la parte más esencial el trazado primitivo de la línea de la Coruña á Lugo, ya no conduce á ningun propósito detenerse á apreciar las condiciones del proyecto del Sr. Fontan, cuyo fin se comprende que tendia á que Santiago se relacionase preferentemente con Lugo, evitando un recorrido de 80 kilómetros más por el trazado á la Coruña, aunque renunciase así á la comunicacion directa con esta Capital de provincia, segun proponia la Comision del cuerpo de Ingenieros.

La Comision del Plan general de ferro-carriles, se expresa ya con mas conocimiento al ocuparse del enlace en cuestion, y dice: "El desarrollo desde Santiago mediria unos 68 kilómetros; pero conviene advertir que, como es probable que sufra importantes modificaciones el trazado del ferro-carril de la Coruña en la parte ya próxima

"á esta Capital, podrá variar los puntos de empalme y la direccion del camino que se advierte, en sus últimas secciones."

Fuerza es, pues, concretarse á un proyecto no solamente aprobado sino ejecutado, que permite dilucidar con todo fundamento acerca del que se trata hoy de poner en práctica.

El nuevo trazado viene á diferir del primitivo despues de Betanzos, donde, en lugar de desviarse del afluente principal del Mandeo, cerca de dicha Ciudad, para faldear la estribacion del monte Gato hácia la Castellana, sigue hasta el nacimiento del mencionado afluente, venciendo así el punto culminante de la Tieira, en los montes de este nombre que constituyen la principal divisoria del Tambre y del Mandeo; y manteniendo la misma posicion, se dirige por Illana y Santa Eulalia de Cúrtis para volver á tomar el trazado primitivo.

A la manera que por el trazado anterior habia que fijarse en los pueblos de Cambre y Parga, hoy, en presencia del que está ejecutado, hay que considerar únicamente el de la Tieira para el enlace de la prolongacion del ferro-carril Compostelano á la Coruña y Lugo; y expondré las razones que lo aconsejan y que presentan dicha bifurcacion como incontrovertible.

Aparte de la pequeña divisoria del Tambre, habia que vencer antes la no poco dificultosa del Mero por el Ayuntamiento de Mesía, punto obligado para este proyecto. Mas, dada la nueva traza de la línea que nos ocupa, la prolongacion de la de Santiago cuenta con el mejor acceso imaginable para situarse en los Montes de la Tieira, tomando en este punto el nacimiento del Gamo, uno de los arroyos que alimentan el Tambre.

Toda otra línea que se intentase adoptar desde Mesía á Cambre, no seria mas que una paralela con la que de este último punto viene á la Tieira, improductiva por consiguiente y desde luego inadmisibile por el Gobierno. Inconcebible seria tambien ahora la realizacion de la que recomendaba el Sr. Fontan á Parga, la cual presentaria otra paralela con la de la Coruña, desde la Tieira.

Las ventajas facultativas se concilian además con las económicas, puesto que el proyecto de la Comision del cuerpo de Ingenieros comprendia un trayecto de 80 kilómetros y un presupuesto de otros tantos millones de reales,—longitud y costo que aproximadamente tendria el del Sr. Fontan,—cuando el que se propone á la Tieira desde Santiago, comunicará esta Ciudad con las dos Capitales de provincia, la Coruña y Lugo, en condiciones mucho mas favorables que los dos proyectos relacionados, sin que exceda su longitud de 56 kilómetros, y el presupuesto de 40 millones de reales.

No obstante lo manifestado, no se crea que me pasa desapercibida una vía férrea que uniese á Santiago con la Coruña por los Juzgados de Negreira y Carballo; vía á la cual concedo importancia, aunque siempre muy secundaria respecto á la de Tieira, pues que esta habrá de prevalecer como directamente en contacto con la general de Galicia.

Es muy del caso conocer el apoyo que la Comision del Plan general de ferro-carriles da á esta traza en el párrafo siguiente:

”En cuanto al trazado por la parte occidental de la provincia de la Coruña, solamente defendido por una Corporacion—de once informes redactados en la provincia y remitidos al Gobierno,—no puede detallarse por falta de estudios. Solo se dirá, refiriéndose al informe en que se apoya, que podria favorecer á los partidos judiciales de Carballo, Corcubion, Múros, Noya y Negreira, y serviria á los baños minerales de Arteijo y á las fábricas de barro cocido de Buño. Su desarrollo seria bastante superior al del ferro-carril que pasase por Órdenes; pero la Comision aceptará, sin embargo, para la línea de la Coruña á Santiago, la longitud de 68 kilómetros, por considerar mas probable que se adopte para el camino la direccion á que esta cifra corresponde, tanto porque el trayecto resultará mas corto, cuanto porque las dificultades de ejecucion serán menores que las que ofreceria el trazado por el país de Bergantiños.”

Es necesario no comience la pasion á extraviar el pensamiento ya formado en esta parte por el país, en vista de los informes evacuados por sus autoridades locales y el ilustrado cuerpo de Ingenieros, y sancionado por la respetable Comision del Plan general de ferro-carriles; aparte de que á nada conduciria en este caso iniciar proyectos, que exigen capitales que ni el Estado, ni las provincias, ni los pueblos han de facilitar, y que, por consiguiente, no podrian atraer empresarios que los acometiesen por no ofrecer interés al enorme capital que demandarian.

Verdad es que de la comarca de Jallas y del valle de Bergantiños concurren al mercado de Santiago sus trigos afamados, y tambien que Corcubion está íntimamente relacionado en sus transacciones con dicha Ciudad; pero no deja de ser extraño que se pretenda demostrar ahora la preferencia de esas comarcas para dotarlas de una vía férrea, cuando hoy solo conocen los caminos primitivos de herradura. ¿Cómo no se ha despertado antes ese celo para excitar á los Sres. Diputados provinciales por esos distritos, á fin de conseguir carreteras de comunicacion con Santiago?

No se eche en olvido que la línea general con sus ramales á la Co-

ruña y Vigo, solo ha tenido licitadores con una subvencion de cincuenta y cinco por ciento, y un auxilio luego de sesenta millones de reales. Quimera será, en verdad, concebir la realizacion de otras líneas fuera de la red aprobada; y al expresarme de esta manera, no es porque limite á ella el servicio de los ferro-carriles gallegos, sino por cuanto la considero como la única y la principal red de la cual dependerán mas tarde las vías férreas secundarias, llamadas á enriquecer la vida de aquella, y que habrán de partir de Santiago al corazon del Ulla, á Noya, Corcubion y Carballo. La importancia de estas vías será reconocida adoptando uno de los sistemas económicos ya planteados en otras naciones, y que podrán utilizarse aquí convenientemente, aplicando el mejor de los que se ensayan en la actualidad. Estos sistemas difieren de los ordinarios en que no exigen una vía tan ancha y admiten pendientes mayores, curvas de menor radio y materiales mas lijeros, en cuanto que tienden á prestar un servicio entre poblaciones que no entretienen un tráfico extraordinario; y por eso son adecuados para realizar respectivamente en las vías férreas principales, el servicio que á las carreteras de primer orden prestan hoy los caminos vecinales.

De interés seria, por lo tanto, que la Excma. Diputacion de la provincia, promoviese la construccion de las carreteras de Santiago á Carballo y Corcubion, las cuales podrian mas adelante convertirse económicamente en vías férreas secundarias, y quedaria de esta manera atendida por lo pronto esa region del Noroeste de Galicia, la más desamparada en vías de comunicacion al interior.

IV.

Consignados todos los datos relativos á las mejores condiciones facultativas y económicas del complemento de un ferro-carril entre la Coruña y Vigo, resta ahora decir algo acerca de los grandes elementos de riqueza que posee la localidad de Santiago y sirven de importante garantía al proyecto.

A poco que se baje la atencion á contemplar dicha Ciudad y poblaciones circunvecinas, se deja ver desde luego que Santiago es un verdadero centro de transacciones de todos sus pueblos comarcanos en un radio aproximado de treinta kilómetros, que, desde Órdenes á Caldas y Cambados y de Lalin á Múros, dan origen diariamente, ya en una ú otra localidad, á mercados y ferias de un

movimiento extraordinario. Todas las producciones de los valles enclavados en esta vasta demarcacion y que fertilizan los rios Tambre, Ulla, Umia y Lerez, con sus infinitos afluentes, convergen en la única Ciudad del interior, Santiago; y este movimiento habrá de desarrollarse con la explotacion de la vía férrea á Carril, en virtud de la mayor facilidad y baratura para el tráfico, que se hacia ya difícil por el casi impracticable rio Ulla hasta Cesures, y originaba desde este punto á Santiago un servicio de carruages y carros de transporte, el más considerable, sin disputa, de todos los caminos de Galicia.

La riqueza que envuelve este movimiento se deduce por los rendimientos de arbitrios de la municipalidad de Santiago. Antes de la revolucion de Setiembre de 1868, estaban regulados aquellos en un total bruto de noventa mil pesos, siendo de esperar que cuando llegue á normalizarse una buena administracion—cosa que en estos últimos años no ha sido posible, efecto de las consecuencias naturales de un cambio tan radical en la política,—se obtendrá cuando menos un producto anual de cien mil pesos, dado el incremento que en las transacciones debe imprimir la explotacion de su vía férrea á Carril. Y prueba de que aun en circunstancias excepcionales se ha visto una tendencia favorable en tal sentido, que el Excmo. Ayuntamiento ha emprendido en 1871 una gran plaza de abastos, obra que reclamaba con urgencia el servicio público.

La vida que se reconcentra en esta localidad, antes que disminuir está llamada á desenvolverse prósperamente, porque los partidos de Padron, Caldas, Negreira, Órdenes, Arzúa, Lalin y Estrada no tendrán otro centro que los relacione por ferro-carril, ya con la línea del Norte, ya con la del Sur; y de otra parte, los puertos de Corcubión, Múros y Noya, todos cabeza de partido, y las poblaciones que circundan la ria de Arosa, como Cambados, tambien cabeza de partido judicial, la Puebla, Santa Eugenia, Rianjo, &c., quedan al propio tiempo relacionados con el puerto del Carril y su vía férrea á Santiago, presentando en junto una poblacion de cuatrocientos cincuenta mil habitantes.

Júzguese ahora desapasionadamente si ha sido justo abandonar estos elementos en el proyecto primitivo del trazado de los ferro-carriles de Galicia, y si cabe mirarlos con tal indiferencia que dejen de estimarse hoy para reparar el error cometido.

El ferro-carril Compostelano prolongado tanto al Norte como al Sur, está llamado á formar el verdadero núcleo entre las cuatro provincias de Galicia, y á unir toda su poderosa vida no tan solo para

el mejor entretenimiento de la línea general desde Palencia á Monforte y sus dos ramas á los puertos extremos, sino para la que de Oporto vendrá á Tuy, facilitando la importante comunicacion de este antiguo reino con Portugal.

Segun los estudios que se han practicado en virtud de la autorizacion que se me ha concedido en Real órden de 28 de Setiembre de 1871, el enlace con la línea de Vigo á Orense ofrece un trayecto de Redondela á Carril, por Pontevedra, que mide 51 kilómetros: el de Santiago con la línea de la Coruña á Lugo, en la Tieira, consta de 56 kilómetros; y todo ello se reduce en junto á la construccion de 107 kilómetros de vía, que afecta en general á la conveniencia de todos los pueblos de Galicia.

Para la localidad de Santiago y pueblos comarcanos, se presta por varias razones á mejor realizacion el enlace del Sur, no tanto por lo que atañe á la riqueza del trayecto de union, sino porque cuenta con la comunicacion de Portugal, quizás la única que por algunos años pueda alcanzar Galicia para relacionarse con las demás provincias de la península. Dado este caso, la línea de Vigo estaria en extremo protegida, mientras que la de la Coruña, limitada á su primera seccion á Lugo, se veria aislada, sin tráfico para sostenerse si no procura aprovechar el movimiento reconcentrado de Santiago, de que no puede prescindir, ora sea para explotar dicha primera seccion, ó tambien para las siguientes; y por eso toca á Santiago, al ocuparse hoy de los intereses generales de Galicia, promover un pensamiento que cumpla á las nobles aspiraciones que se ha propuesto desde un principio, y cuya realizacion no es tan insuperable si concurren, como deben, á patrocinarlo las cuatro provincias de Galicia.

El presupuesto de los 51 kilómetros del trozo de Carril por Pontevedra á Redondela figurará por reales vellon 44.000.000, y el del trozo de Santiago á la Tieira, 56 kilómetros, por 31.000.000; comprendiendo un total de reales vellon 75.000.000.

En la situacion ventajosa en que se halla hoy la Compañía del ferro-carril Compostelano, ninguna como ella está en condiciones de encargarse de la ejecucion de este pensamiento, porque, autorizada con arreglo á los Estatutos que la rijen á ampliar su capital social, puede en tal sentido elevarlo por 75 millones de reales más, por mitad en suscripcion de acciones y en obligaciones hipotecarias; cuya suma, con los 25 millones de reales del capital social que representa en la actualidad, completaria en junto el de 100 millones.—No he vacilado un momento en someter este proyecto á la consideracion de mis dignos compañeros del Consejo Administrativo de la mencio-

nada Compañía, quiénes me han dispensado la honra de prohijarlo, estableciendo desde luego las bases conducentes al objeto.

¿Quedará ilusorio este proyecto? Hoy no cabe augurar tal desconfianza, al menos por lo que toca á la parte mas positiva de la prolongacion hácia Portugal del ferro-carril Compostelano.

En circunstancias mucho mas adversas se ha visto, por fin, consolidar el crédito de esta empresa, debido á los recursos proporcionados por el celoso constructor de dicho camino, Sr. D. Juan S. Mould, al amparo del corto—aunque, sin embargo, en extremo eficaz—auxilio del Estado, concedido por la ley de 2 de Julio de 1870, y obtenido merced á la espontánea mediacion é influencia especial de mi distinguido amigo el Excmo. Sr. D. Eugenio Montero Rios, y el concurso de otros Sres. Diputados por estas provincias, á quienes debe el país entero inmensa gratitud; y por mi parte, además del reconocimiento público que les tributo en el presente trabajo, como Gerente de la Compañía directamente protegida, tengo la satisfaccion, en particular, de corresponder á los buenos propósitos del Gobierno.

Domina en Galicia, por desgracia, la equivocada idea de que el bienestar de los pueblos debe emanar de altas regiones; y abandonados á ella, renuncian á todo esfuerzo colectivo. Justo es que el Gobierno proteja las grandes empresas que exigen los pueblos; pero esta proteccion, que hemos visto prodigada aquí para la construccion de carreteras, caminos de hierro, muelles y muchos edificios públicos,—veintinueve millones de reales cita el Sr. Carballo haber proporcionado solo á la Coruña,—no puede producir los resultados apetecidos, cuando se ven los capitales del país retraidos de las empresas que debian con los proporcionados por el Estado, levantar de una vez á Galicia entera de su inaccion.

No hace mucho tiempo que he acudido á las Excmas. Diputaciones provinciales de la Coruña y Pontevedra, á fin de que considerasen una cuestion sumamente capital para la suerte de los pueblos de Galicia: hoy reitero mi excitacion, y la hago extensiva á las Excmas. Diputaciones provinciales de Lugo y Orense, no menos interesadas en la realizacion de este pensamiento.

Los trabajos que no he dejado de prodigar un solo momento á la Empresa del ferro-carril Compostelano, no serán menos activos en esta nueva empresa, siempre que el país se asocie con sus elementos á los muy importantes que me será permitido contar, mediante el concurso de mis dignos compañeros del Consejo Administrativo de la expresada Compañía.

ANTES de concluir, vuelvo á llamar la atención acerca de la red de las carreteras de Galicia y movimiento actual de su tráfico.

Hasta el año 1863 no se conocían otras carreteras que la de Vigo á la Coruña, y la de esta última Ciudad á Lugo y Castilla; de suerte que todos los pueblos, hasta los más recónditos de la provincia de Orense, tenían que depender de esta única comunicacion, por cierto no poco anómala.

Sucedió el período de desarrollo en la construcción de carreteras, y Santiago tiene dos comunicaciones directas con Castilla, por Lugo á Villafranca y por Orense á Zamora, teniéndola también por esta última línea Pontevedra y Vigo.

He manifestado que el movimiento principal se observa en el camino que interesa la costa y el centro de Galicia, es decir, de Vigo á la Coruña, por Santiago; vía que cuenta, según las estaciones, de cinco á doce empresas diarias de carruages, mientras que, de la Coruña al interior de la península, solo corre un coche diario, subvencionado por la conducción de la correspondencia pública, que se sostiene únicamente con precios subidos y los viajeros que recibe en Lugo del servicio en comunicacion con Santiago, Ciudad que cuenta con otro servicio á Zamora por Orense. Pontevedra y Vigo sostienen también otro servicio á Orense y Zamora, subvencionado asimismo por la conducción de la correspondencia pública; pero, es de advertir, que ambos pueblos mantienen su principal comunicacion por Portugal.

Esto confirma lo poco favorecida que quedaria la parte del Norte de Galicia, sino se procura hacerla partícipe del movimiento de la parte central, que en otro caso será absorbido completamente por la del Sur; siendo, por lo tanto, indispensable buscar el equilibrio en que deben permanecer los puertos de la Coruña y Vigo en relacion con los pueblos del interior, y mayormente el de la Coruña, que habrá de sostener algún día competencia con el puerto de Rivadeo para las transacciones con el interior de la provincia de Lugo, mientras que la de Orense depende únicamente del puerto de Vigo.

Ciertos temores que asaltan al reflexionar acerca del porvenir de la red de los ferro-carriles gallegos, se desvanecen al observar los resultados que ofrece la red de las carreteras.

La Coruña, que recibia antes todo el movimiento de Galicia por su única comunicacion directa con Castilla, ¿se ha perjudicado en algo desde que se abrieron al público las carreteras de Santiago á Lugo y Orense, y las de Pontevedra y Vigo, tambien á Orense, hácia Zamora? Lo propio acontecerá á no dudarlo, con el proyectado complemento de la red de los ferro-carriles, que desenvolverá una riqueza de mútuos beneficios para todas las localidades en general dentro de sus elementos constitutivos; porque, aunque distintos, son dependientes entre sí, por sus intereses recíprocos, los pueblos de la costa y los pueblos del interior, para que jamás se disputen indiscretamente ventajas peculiares de los unos sobre los otros

Santiago, Octubre de 1873.

I. VILARDEBÓ.

CONTESTACION

que D. Inocencio Vilardebò, Gerente del ferro-carril Compostelano, presenta al interrogatorio de la Direccion general de obras públicas para la informacion relativa al plan general de ferro-carriles correspondiente á la

Red del Noroeste,

(GALICIA),

y su enlace con las del

Norte y Oeste,

(ASTURIAS Y LEON).

I.

¿La línea ó líneas designadas en los ante-proyectos del plan general de ferro-carriles, consideradas en lo que se refiere á su direccion en cada provincia, son las más convenientes para servir los intereses de la misma, sin que se desatiendan los generales que las motivan?

El plan de ferro-carriles de Galicia que corresponde á la red del Noroeste y que se propone en los anteproyectos formados por la comision de ingenieros y junta consultiva de caminos, canales y puertos, con arreglo á la ley de 13 de Abril del presente año, cumple generalmente considerado, ateniéndose al espíritu de la primera pregunta del interrogatorio, á los intereses de sus principales poblaciones. De sus mas importantes puertos, Rivadeo, Ferrol—Departamento marítimo—, Coruña, Carril y Vigo, parten líneas que relacionan entre sí las cuatro capitales de provincia de este antiguo reino, su ciudad central, Santiago, y otras villas y comarcas de más ó ménos interés.

II.

¿Seria más conveniente sustituir ó modificar su direccion para servir mejor unos y otros intereses?

Sin embargo que se deja sentado en la contestacion anterior, que el plan de ferro-carriles propuesto para Galicia satisface á sus principales intereses, se dice generalmente considerado; pero, eu vista de los términos en que está concebida la segunda pregunta del interrogatorio, me permitiré hacer presente algunas observaciones.

Al iniciarse el proyecto de ferro-carriles en Galicia, solo se concedia una

línea que, entrando por Quiroga y Monforte, iba á terminar, tocando en Lugo, al puerto de la Coruña. Surgió luego el proyecto de la línea á Vigo, bifurcando en Monforte, y mientras estas líneas lucharon con dificultades para su construcción, se inició sin el menor auxilio del Gobierno ni de las provincias, el ramal de Santiago á Carril.

Tanto la Comision como la Junta no pudieron prescindir de estas líneas concedidas, como punto de partida para el establecimiento de otras que sirviesen de complemento á la red de los ferro-carriles del Noroeste; y en este concepto convienen en fijar las siguientes

Líneas para completar la red del Noroeste.

Una de Lugo á Rivadeo;

Otra de Betanzos á Ferrol;

Otra de Redondela por Pontevedra á la línea de Santiago, y

Otra de Santiago á Cambre.

Si para la formación de los proyectos primitivos se hubiesen adquirido los datos estadísticos convenientes, habria sido posible, sin desatender las localidades fijadas, dar tal direccion al trazado que, interesando mas comarcas agrícolas, llegaría hoy á completarse la red en cuestion, satisfaciendo mas esencialmente los intereses generales del país, y sin hacer de tan escasa importancia alguna de las líneas designadas; pero, obligada tanto la Comision como la Junta á formular su plan ateniéndose á las líneas concedidas, es incuestionable que en su trabajo ha presidido el mejor acierto. Unicamente conviene aclarar el punto dónde debe enlazar la línea que, partiendo de Redondela y pasando por Pontevedra debe unirse á la en construcción de Santiago á Carril, pues la Comision indica indeterminadamente uno de los puntos de Carril á Padron, y la Junta no precisa ninguno; y siendo este particular de alguna trascendencia, procuraré con los datos posibles demostrar la diferencia que existe entre la eleccion de uno ú otro punto.

El trazado de Pontevedra á Carril podrá verificarse con unos 27 kilómetros de longitud, cuando á Padron no bajará de 40: es cierto que para alcanzar este punto es necesario recorrer 18 Kilómetros más ya en construcción, que hay de Carril á Padron, y que agregados á los 27 expresados componen un total de 45 kilómetros, 5 más que de adoptar una línea directa á Padron.

Pero esta reduccion no compensa con mucho: 1.º la mayor dificultad en construir 40 Kilómetros, que 27 no tan difíciles como aquellos: 2.º, el menor número de poblacion que existe en la línea directa á Padron, que solo comprenderia el Juzgado de Caldas con una poblacion de sobre 32.000 habitantes, cuando, dirigida á Carril, interesaria el Juzgado de Cambados con una poblacion de 40.000 habitantes, y atraeria la concurrencia de las villas importantes que pueblan la vasta ría de Arosa y comprenden los Juzgados de Noya y parte del de Padron (Ayuntamiento de Rianjo), con una poblacion de 45.000 habitantes, completando el trazado por este punto un total de 85.000.

Con este motivo, llamaré la atencion sobre la línea de Santiago á Carril de 42 kilómetros, acometida sin ninguna subvencion del Estado ni de las provincias, y solo con los recursos allegados en vista de los datos estadísticos obtenidos previamente sobre la riqueza del país, y que demuestran la posibilidad de obtener un interés regular al capital que demanda su construcción, y figura por 25 millones de reales.

Por el que suscribe se presentó una proposicion á la Diputacion de Pontevedra comprometiéndose, siempre que se le asignase un auxilio de 12 millones de reales en suscripcion de acciones, á construir la línea de Redondela á Carril, por Pontevedra, y que formaria con la ya en construcción de Carril á San-

tiago la mayor parte de la línea transversal de Vigo á la Coruña; pero, de adoptarse el tratado de Pontevedra á Padron, no se ofrecería á construirla sin una regular subvencion, ni es posible tenga lugar de otra manera. Y no se crea domina alguna pasion al apoyar con preferencia el punto de Carril para el enlace de la línea de Pontevedra; pues el trayecto á Padron por Caldas, nunca perjudicaria tan notablemente al tráfico de la seccion en construccion de aquel punto á Carril, puerto natural de Santiago y sus comarcas, y como el más próximo, sin ningun género de competencia por los demás de Galicia. Además, para el gran movimiento de peaje que tiene lugar en el verano, siempre predominará esta línea que conduce á pueblos los más á propósito para baños de mar, como son los situados en la ria de Arosa, y aunque no directamente, atenderia tambien á los minerales de Caldas y Cúntis.

Bifurcacion de las líneas de Vigo y la Coruña en el tronco general.

Se observa que tanto la Comision como la Junta llaman la atencion sobre el punto donde deben bifurcar las dos principales líneas que parten de la general que entra en Galicia.

Dos eran los que se señalaban antes de ahora: San Martin de Quiroga y Monforte de Lemus. Pero los nuevos estudios consagrados á este objeto hubieron de aconsejar otro, sin duda de circunstancias mas recomendables, como Montefurado, que disminuye notablemente la dificultad de obras que ofrecia la seccion de Orense al punto de empalme, y con la ventaja de acortar una veintena de kilómetros la distancia de las provincias del interior con el puerto de Vigo, uno de los más excelentes de España, y con la especialidad de que por él se abrevia dos dias el viage á las Antillas; lo que no deja de ser altamente importante para la correspondencia oficial y pública de la península.

Puesto que todavía no está decidido este importante punto, se hace indispensable resolverlo con detenido criterio é imparcialidad, evitando que cualquiera exigencia, siempre de escasa importancia en la comarca donde debe tener lugar la bifurcacion, venga á acrecentar los obstáculos de una obra de por sí bastante difícil de vencer.

Ya que la Comision y la Junta se han visto, como lo confiesan, obligados á determinar su plan en presencia de las líneas concedidas y que no les era posible por consiguiente corregir errores creados, debe procurarse no se aumenten estos, atendiendo, repito, á inmotivadas reclamaciones.

Enlace de la red del Noroeste con las del Norte y Oeste.

El enlace de la red de Galicia con la del Norte se fija de consuno por la Comision y la Junta continuando una línea por la Costa, desde Rivadeo á Oviedo, lo cual no se presta á variacion alguna; pero no están así conformes en el proyecto de enlace con la del Oeste. La Comision propone la union por medio de la línea de Zamora á Astorga, ya en estudio, que cuenta una longitud de unos 110 kilómetros y 80 millones de coste, desechando la línea directa de Zamora á Orense que ofrecerá una longitud de 323 kilómetros, considerando que los 20 kilómetros que podrá acortar la distancia del puerto de Vigo, no compensa el gran desembolso que reclama la construccion de 323. (La Junta los fija en 305, con un coste de 360 millones de reales). La Junta no juzga de la misma manera y propone decididamente el trazado de Zamora directo á Orense. La economía de los 20 kilómetros, tal como sienta la Comision, no compensa ciertamente la inversion de un

capital de 360 millones; y por más que no sea el ánimo del que suscribe rechazar de ninguna manera el trazado directo á Orense, contempla aquél por ahora suficiente para las relaciones que convenga establecer entre la red del Noroeste y la del Oeste.

III.

¿Además de la línea ó líneas señaladas en los ante-proyectos, conviene incluir alguna otra para completar el servicio general de la provincia?

Las líneas que constituyen el plan de los ferro-carriles de Galicia, designados por la Comision y la Junta, serán por alguna serie de años muy suficientes; porque, si bien son necesarias las proyectadas, tardarán la mayor parte de ellas en proporcionar los debidos rendimientos al capital que demandan. No hace muchos meses que se practicó un tanteo de una línea de Santiago á Monforte, continuacion de la de Carril á aquel punto; y por mas que el trazado no se prestaba á mayores dificultades, teniendo en cuenta las dos líneas concedidas á la Coruña y Vigo, los rendimientos probables del proyecto resultaron tan poco lisonjeros, que hubieron de aconsejar su completo abandono.

Quizá mas tarde convenga utilizar con ventaja muchas de las carreteras construidas y en construccion para el establecimiento de tramvías.

IV.

¿Qué dificultades podrán presentarse en la traza de las líneas señaladas en los ante-proyectos del plan ó en las nuevas que se indiquen, ya por atravesar altas divisorias ó crecidas corrientes de agua, ya por efecto de la especial constitucion de los terrenos sobre que haya de marchar ó por cualquiera otra causa?

Como en la informacion pública que está abierta sobre los ante-proyectos de ferro-carriles deben tambien emitir su opinion los Señores Ingenieros Jefes de las provincias, á estos corresponde dar con exactitud las noticias facultativas objeto de esta pregunta. Unicamente haré observar la conveniencia de que se adopten en estas líneas proyectos económicos, desechando toda clase de obras de lujo que puedan dificultar la realizacion de aquellas.

V.

¿Con qué elementos de produccion y movimiento podrán contar para su existencia las líneas señaladas en los ante-proyectos y las que nuevamente se indiquen en la informacion?

Los elementos de produccion y movimiento que han de alimentar las líneas proyectadas de Lugo á Rivadeo, de Betanzos á Ferrol, de Santiago á la Coruña y de Carril á Redondela por Pontevedra, están lejos, á excepcion de la última, de suministrar recursos que respondan al capital que reclaman, aun despues que se subvencionen crecidamente por el Estado.

Las importaciones y exportaciones que tenga que hacer Lugo por su línea al puerto de Rivadeo—106 kilómetros—sostendrán sin disputa una competencia con la línea de la Coruña—109 kilómetros—que con diferencia de 3 kilómetros está equidistante, pero con la ventaja de contar el puerto de la

Coruña con superiores medios de establecer con Lugo todo género de transacciones mercantiles.

Como las relaciones principales de Ferrol dependen inmediatamente de su capital, la Coruña, y hay establecidas comunicaciones por mar de sobre 80 minutos de navegacion á vapor, ofrece desde luego una economía incontrovertible en perjuicio de la que se obtenga por tierra con una vía férrea de Betanzos á Ferrol, sirviéndose de la que parte de la Coruña á Lugo.

Iguals circunstancias concurren en la proyectada de Santiago al puerto de la Coruña empalmando en Cambre, que coloca á aquél á una distancia de 80 kilómetros de dicho puerto, cuando á solo 42 cuenta con el muy excelente de Carril, por el cual mantendrá, concluida que sea la línea, en adelantada construccion, sus relaciones para importaciones y exportaciones.

La línea de Carril á Redondela, por Pontevedra, de enlace de la de Santiago con Vigo, es la única de regular porvenir. Puede construirse adoptando un trazado económico que no excederá de 46 millones de reales; para cuyo capital no es aventurado exponer que se obtendrán los intereses que le corresponden, y se comprende bien si se atiende á que esta línea, además de la poblacion que interesa y la riqueza que encierra la vasta ria de Arosa, atraerá el movimiento del centro de Galicia para servirse de ella como la mas corta y comunicarse por la línea de Vigo con las provincias del interior de la península, y en su dia hasta por Portugal, cuando se complete en la parte del Norte de este vecino reino la red de sus ferro-carriles en proyecto.

En resúmen: las líneas de Lugo á Rivadeo, de Betanzos á Ferrol y la de Santiago á Cambre, por mas que son indispensables, solamente llegarán á ser solicitadas con el auxilio de una crecida subvencion, como la que aseguró la construccion de las de Palencia á la Coruña y de Orense á Vigo, pudiendo casi decirse que son líneas costeadas por el Estado.

Hé aqui, por último, el estado de poblacion por kilómetro cuadrado en las líneas proyectadas:

Línea de Carril á Redondela.

COMPRENDE LOS JUZGADOS DE

Cambados, con habitantes	130-64	por kilómetro cuadrado.
Pontevedra » »	174-91	» » »
Redondela » »	100-83	» » »
<i>Término medio....</i>	135-46	» » »

Línea de Santiago á la Coruña.

COMPRENDE LOS JUZGADOS DE

Santiago, con habitantes	136-14	por kilómetro cuadrado.
Órdenes » »	36-87	» » »
Betanzos » »	81-54	» » »
Coruña » »	202-96	» » »
<i>Término medio....</i>	114-38	» » »

Línea de Betanzos á Ferrol.

COMPRENDE LOS JUZGADOS DE

Betanzos,	con habitantes	81-54	por	kilómetro	cuadrado.
Puentedeume	"	66-39	"	"	"
Ferrol	"	117	"	"	"
<i>Término medio....</i>		88-31	"	"	"

Línea de Lugo á Rivadeo.

COMPRENDE LOS JUZGADOS DE

Lugo,	con habitantes	44-64	por	kilómetro	cuadrado.
Villalba	"	33-58	"	"	"
Mondoñedo	"	48-27	"	"	"
Rivadeo	"	56-45	"	"	"
<i>Término medio....</i>		45-73	"	"	"

VI.

¿Qué medios cuenta cada provincia para la ejecución de las obras, en braceros, oficios y trasportes, y cuál es el precio ordinario del jornal de unos y otros?

Las cuatro provincias de Galicia nunca carecen, en general, de brazos para la ejecución de obras; pues, además del número regular de operarios que existe, las clases del campo, á excepcion de las temporadas de labores, siempre se presentan demandando trabajo.

En los ferro-carriles de Santiago y Vigo se ha llegado á pagar esta clase de jornales, como peones de 4 á 6 reales. Los canteros y carpinteros disfrutan de un salario de 6 á 9 reales; y con tal que se estableciesen precios proporcionales de 6 á 12 reales, teniendo en cuenta la carestía que conservan los artículos de primera necesidad, seguramente ningun jornalero gallego pasaria á buscar su sustento fuera del país, y se contendria algo la emigracion constante que tiene lugar en estas provincias.

VII.

¿Cuáles son las zonas principales de produccion, cuáles sus sobrantes, y cuáles tambien las direcciones seguidas por el tráfico para la extraccion de estos sobrantes, así como el de las importaciones para el consumo interior?

Siendo la topografía de Galicia en extremo accidentada y cruzada por infinidad de rios, algunos bastante caudalosos, da lugar á la formacion de considerable número de valles y cañadas de producciones agrícolas las mas va-

riadas, y aunque no demasiado excedentes para poder exportar, satisfacen holgadamente las necesidades principales de sus habitantes; sosteniendo además una riqueza, que la proporciona no poco lucro, con la cria de ganados vacuno, mular y caballar, de que hace crecidas exportaciones para las Castillas y con especialidad del vacuno para Inglaterra.

Estas comarcas de produccion estaban naturalmente llamadas á formar las poblaciones, y de aquí tiene lugar que sean estas tan diseminadas en toda Galicia, y que algunas de sus principales ciudades, que tuvieron motivo por los elementos que recordaron de haber acrecentado en importancia, se hayan casi estacionado concretadas á su vida propia, como no podia menos de suceder, privadas de fáciles comunicaciones y careciendo de toda industria, como aun se carece en la actualidad.

Todas las ciudades y villas de Galicia tienen establecidos mercados semanales ó quincenales y ferias mensuales ó anuales, á donde concurren de las comarcas circunvecinas las gentes del campo con los productos de la agricultura, para hacer sus transacciones cambiándolas con la de la industria que necesitan para su uso, y en que consiste la gran importacion que sensiblemente está obligada á sostener Galicia. Los primeros puertos, Vigo, Carril y la Coruña, son los que abastecen los principales centros de comercio, Orense, Santiago y Lugo, que á su vez alimentan á otros de menos importancia del interior, por medio de los mercados y ferias que se dejan referidos.

En estos puntos de reunion se origina un gran movimiento de tráfico; pero el mercado que merece gran importancia y puede considerarse como el primero de Galicia, es el de Santiago, que por ser el mas céntrico acuden á él para hacer sus transacciones los pueblos situados en las comarcas que le circundan, que son muy numerosos, pudiendo calcularse que la poblacion que depende inmediatamente de esta ciudad constituye un total de 300.000 habitantes.—Asi es que Santiago puede decirse que será el único punto que como granero central de Galicia hace exportacion de cereales, que beneficia continuadamente á traficantes que se dedican á realizarlos despues en la provincia de Pontevedra, y algunas veces hasta en Portugal.

Teniendo en cuenta estas relaciones establecidas para el tráfico, es que manifesté la importancia de cada una de las líneas proyectadas para completar la red de los ferro-carriles en Galicia; y como las concedidas que interesan los puertos de la Coruña, Carril y Vigo, sirven precisamente á los principales centros de comercio indicados, Lugo, Santiago y Orense, resulta desde luego la dificultad con que han de luchar los ramales que tratan de introducirse, dando únicamente preferencia al de Carril á Redondela, porque, además de los elementos propios que lo recomiendan, relaciona á Santiago con la línea general de Vigo para su comunicacion, como centro importante, con las provincias del interior.

VIII.

¿Cuál debe ser el orden de preferencia para la construccion de las diferentes líneas, teniendo en cuenta los intereses de cada provincia y los generales de la Nacion?

Es tal el entusiasmo que se ha despertado por ferro-carriles en Galicia, que su deseo seria ver ya realizadas las líneas que se le conceden en los ante-proyectos del plan objeto de la presente informacion; pero, si se ha de tener en cuenta además de los intereses que representan aquellas, los generales de la Nacion, como se sienta en este punto último del interrogatorio, es prudente hacer algunas reflexiones.

El Estado tiene desde luego el compromiso de atender, cuando menos con una subvencion de sobre 300 millones, las líneas concedidas de Leon á Ponferrada y á la Coruña, de Vigo á Orense, y la que debe continuar de este punto al de bifurcacion.—Como la construccion de las líneas que se indican en los ante-proyectos de la Comision y de la Junta, solo se acometerán, segun dejo sentado, con el auxilio de una crecida subvencion, exceptuando la de enlace de Vigo con Santiago, podria ocurrir que, por querer el Gobierno atender de una vez á todas las líneas en construccion y en proyecto, perjudicase á las que deben ser objeto de preferencia, y constituyen ya un compromiso creado, en cuyo caso se encuentran la de Leon á la Coruña, la de Vigo á Orense y la que con toda urgencia debe completarse de Orense hácia Montefurado.—Antes que lleguen á terminarse estas líneas han de sucederse algunos años, y entretanto, siendo las demás que se conceden de corta longitud, da lugar á que se conozcan sus presupuestos, estando unas ya estudiadas y las demás autorizadas para su estudio por particulares, y que se verifiquen escrupulosamente los proyectos que se presenten.

A proporcion que se vaya adelantando la construccion de las líneas concedidas, es de esperar que las empresas interesadas en ellas promuevan y soliciten con mas facilidad los ramales que han de servir de alimento á aquellas; y si se cuida que estos proyectos sean basados partiendo de una construccion económica, positivamente el Gobierno llegará á conseguir se complete la red de los ferro-carriles del Noroeste, con muchos menos sacrificios que si se precipitara desde luego á hacer concesiones, sin ver en estado de prosperidad las líneas generales de la Coruña y Vigo que han de servir de porvenir á las demás.

Santiago 15 de Octubre de 1864.

EL GERENTE,

Inocencio Vilardebó.

CARTA D E GALICIA

con designación de sus partidos judiciales, población de los mismos, situación de los valles más importantes, la red de sus carreteras con el movimiento de comercio que se advierte en ellas, la red de los ferrocarriles concedidos y líneas complementarias de dicha red

T A V T I C O



SIGNOS CONVENCIONALES.

- Partidos judiciales
- Ayuntamientos
- Ferrocarril en construcción
- Ya complementario de la red
- Los números colocados sobre los partidos indican kilómetros cuadrados de superficie que ellos comprenden, y los que se hallan en la parte inferior, el número de habitantes por kilómetro. El movimiento de comercio se indica en los ríos situados en las carreteras.
- Carreteras

