FACULTADE DE XEOGRAFÍA E HISTORIA

Máster Interuniversitario en Historia Contemporánea

MEMORIA DE INVESTIGACIÓN

O soño do ferrocarril: proxectos ferroviarios en Bergantiños e a Costa da Morte (1877-1912)

Autor
Manuel Urías Beiro Torres

Vº Bº Titor Xosé Ramón Veiga Alonso

Firmado por VEIGA ALONSO JOSE RAMON - ***9250** el día 23/07/2025 con un certificado emitido por AC FNMT Usuarios

Santiago de Compostela, a 23 de xullo de 2025

Resumo

Entre as décadas de 1880 e 1920, existiu nas comarcas de Bergantiños e a Costa de Morte o desexo de contar cunha vía de comunicación moderna que os unise co resto do mundo e os sacase do seu secular illamento. O presente traballo ten como obxecto analizar a historia dos proxectos ferroviarios nesta zona entre a década de 1880, e mesmo antes, e 1913, desde a liña A Coruña-Santiago por Carballo até os ferrocarrís estratéxicos A Coruña-Carballo-Corcubión –coñecido como o "ferrocarril dos tres ces"– e Santiago-Carballo. Por un lado, analízanse as diversas liñas férreas planeadas, tanto a súa formulación legal polo Estado, á calor dos plans de ferrocarrís secundarios e estratéxicos elaborados entre 1888 e 1908, como a súa demanda por parte das institucións locais (concellos, Deputación provincial, cámaras de comercio, Real Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago de Compostela). Tamén se afonda no proxecto presentado pola Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (SEFS), relacionándoo coa actuación xeral desta empresa no conxunto do Estado español, os seus propósitos e os investimentos estranxeiros nos ferrocarrís españois en xeral.

Palabras clave: ferrocarril dos tres ces, ferrocarrís secundarios, ferrocarrís estratéxicos, provincia da Coruña, Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios.

Resumen

Entre las décadas de 1880 y 1920, existió en las comarcas de Bergantiños y la Costa de la Muerte el deseo de contar con una vía de comunicación moderna que los uniese con el resto del mundo y los sacase de su secular aislamiento. El presente trabajo tiene como objeto analizar la historia de los proyectos ferroviarios en esa zona entre la década de 1880, e incluso antes, y 1913, desde la línea A Coruña-Santiago por Carballo hasta los ferrocarriles estratégicos A Coruña-Carballo-Corcubión –conocido como el "ferrocarril de las tres ces"– y Santiago-Carballo. Por un lado, se analizan as diversas líneas férreas planeadas, tanto su formulación legal por el Estado, al calor de los planes de ferrocarriles secundarios y estratégicos elaborados entre 1888 e 1908, como su demanda por parte de las instituciones locales (ayuntamientos, Diputación provincial, cámaras de comercio, Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago de Compostela). También se profundiza en el proyecto presentado por la Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (SEFS), relacionándolo con la actuación general de esta empresa en el

conjunto del Estado español, sus propósitos e las inversiones extranjeras en los ferrocarriles españoles en general.

Palabras clave: ferrocarril de las tres ces, ferrocarriles secundarios, ferrocarriles estratégicos, provincia de A Coruña, Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios.

Abstract

Between the 1880s and 1920s, the Bergantiños and Costa da Morte regions longed for a modern communication route that would connect them to the rest of the world and free them from their centuries-old isolation. This paper analyses the history of railway projects in that area between the 1880s and earlier, and 1913, from the A Coruña-Santiago line via Carballo to the strategic A Coruña-Carballo-Corcubión—known as the "three Cs"—and Santiago-Carballo railways. On the one hand, the various planned railway lines are analysed, both their legal formulation by the State, in the context of the secondary and strategic railway plans drawn up between 1888 and 1908, and their demand by local institutions (town councils, the Provincial Council, chambers of commerce, and the Royal Economic Society of Friends of the Country of Santiago de Compostela). The project presented by the Spanish Society of Secondary Railways (SEFS) is also examined in depth, relating it to the company's general operations throughout Spain, its objectives, and foreign investment in Spanish railways in general.

Keywords: three Cs railway, secondary railways, strategic railways, province of A Coruña, Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios.

Táboa de contido

Introdución 5

1. Estado da cuestión 6

2. Fontes 12

3. O réxime de concesión nos ferrocarrís españois 13

4. O ferrocarril na Galiza do século XIX: cuestións xerais 15

5. Un ferrocarril A Coruña-Santiago por Bergantiños? 17

6. Os "ferrocarrís económicos": inicios lexislativos e o *Informe* da Sociedade de Amigos do País (1877-1893) 21

6.1. A campaña por un ferrocarril económico Santiago-Camariñas 30

7. A xestación legal definitiva do ferrocarril dos tres ces (A Coruña-Carballo-Corcubión) e o Carballo-Santiago 31

7.1. A Lei de ferrocarrís secundarios de 1904 e a reforma de 1907 32

7.2. O proxecto de lei de ferrocarrís estratéxicos de 1907 e a Lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos de 1908 39

8. O proxecto da Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (1910-1912) 46

Conclusións 74

Fontes primarias 78

Bibliografía 80

Introdución

O ferrocarril trátase, talvez, dun dos maiores inventos do século XIX, se non o maior. Revolucionou os transportes terrestres de pasaxeiros e mercadorías de tal forma que transformou a economía mundial e permitiu unha aceleración do proceso de industrialización que xa se estaba dando no continente europeo. Tal foi o seu papel que pasou, case de inmediato á súa difusión polo continente europeo, a ser obxecto de desexo mesmo nos recunchos máis remotos, un dos cales era a hoxe coñecida como Costa da Morte, nunha época en que as comunicacións se realizaban por camiños en mal estado e medios de tracción animal, inevitabelmente lentos. Entre as décadas de 1880 e 1920, a idea de dotar dunha comunicación ferroviaria a esta zona noroccidental do país galego estivo bastante viva. O obxecto deste traballo, por tanto, é analizar unha parte, polo menos, da historia deste proxecto que quedou, como tantos outros, no mero papel; isto é, os proxectos ferroviarios na Costa da Morte a finais do século XIX e principios do XX, até 1912.

Neste traballo preténdese realizar tanto unha análise substantiva ou *interna* deste proxecto –é dicir, as liñas formuladas, as empresas que pretendían construílas– como *externa*, ou sexa, os aspectos que o rodeaban –o papel xogado polas institucións e organismos locais, así como pola prensa, como voceira da opinión pública; a economía e a demografía da Costa da Morte; os plans ferroviarios e o seu contexto histórico; as vicisitudes políticas relacionadas, nun sistema político patrimonialista como a Restauración–, reflexionando tanto *sobre* o ferrocarril como *arredor* del.

Comézase, por tanto, trazando o estado da cuestión e indicando as fontes primarias utilizadas. Logo, analízanse a fondo as orixes e fundamentos do sistema de concesión nos ferrocarrís españois, para podermos comprender os avatares dos proxectos e as construcións ferroviarias da época. A seguir, repásanse algunhas cuestións xerais relacionadas co ferrocarril en Galicia no século XIX, examinando as vicisitudes dos primeiros ferrocarrís galegos e o seu papel na economía galega da época. Acto seguido, pásase a repasar a idea, e as discusións en torno a ela, do ferrocarril A Coruña-Santiago por Bergantiños, que estivo presente nas institucións e corporacións da provincia da Coruña entre as décadas de 1860 e 1880, e que se encadra dentro das discusións sobre o enlace ferroviario entre A Coruña e Santiago, que se prolongaría durante décadas. Seguidamente, trátase o xurdimento lexislativo dos "ferrocarrís económicos" en España, dentro do contexto europeo, as primeiras formulacións legais ao respecto e os sucesivos

plans formulados por técnicos e institucións, dedicando especial atención ao *Informe* da Sociedade de Amigos do País de Santiago de Compostela. En seguida, trátase a xestación legal definitiva, dentro do contexto rexeneracionista, do ferrocarril "dos tres ces" (A Coruña-Carballo-Corcubión), analizando tanto a Lei de ferrocarrís secundarios de 1904 e a súa reforma de 1907, como a Lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos de 1908, as cales pretendían impulsar, mediante a concesión de xenerosas subvencións, a construción de ferrocarrís de vía estreita nas comarcas onde a ausencia dun negocio remunerador non levara aínda a ferrovía. Por último, analizamos os proxectos elaborados pola Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios, tratando aspectos como a fundación e fins desta compañía de capital estranxeiro no contexto dos investimentos estranxeiros nos ferrocarrís españois de vía estreita, a evolución burocrática do proxecto desde a apertura do concurso de proxectos en decembro de 1909 até 1913, as autoridades e persoeiros políticos que interveñen no proceso a nivel estatal, provincial e local, e as reclamacións formuladas por organismos de carácter corporativo, nomeadamente as cámaras de comercio da Coruña e Santiago.

Con todo, a dimensión deste traballo obríganos a deixar de parte algúns dos aspectos que se poderían ter analizado a partir deste ferrocarril non-nato. Os aspectos económicos e demográficos da Costa da Morte só se analizan superficialmente, sen facer un estudo sistemático do contexto socio-demográfico da época. Tampouco se entra de cheo nos aspectos biográficos, máis alá dalgunha pincelada, dos protagonistas desta historia, mencionados ao longo do texto, que sen dúbida poderían axudarnos a explicar os seus anhelos e actitudes. Tamén nos obrigamos a prescindir das campañas postas en marcha na Costa da Morte en 1913, 1921 e 1925 en prol da construción do ferrocarril, e da resurrección do proxecto dentro da política de obras públicas de Primo de Rivera.

1. Estado da cuestión

Debemos sinalar, para comezar este estado da cuestión, que o tratamento historiográfico do tema deste traballo foi practicamente nulo, e que por tanto este áchase case virxe xa non só na investigación historiográfica, senón na investigación académica en xeral. Unicamente dispomos do artigo do cronista oficial de Cee Baldomero Cores Trasmonte no *Anuario Brigantino* (2005), así como cos apuntamentos que o mesmo autor fai sobre o tema en varios capítulos da *Historia de Cee* por el dirixida (1999). De resto, toda información que se pode encontrar sobre o tema é de carácter fundamentalmente xornalístico, ben a modo de anecdotario ou curiosidade do pasado, con tinguiduras de

lamentación polo que puido ser e non foi,[1] ben como xustificación histórica de demandas de mellora dun transporte público que nunca foi realmente satisfactorio nestas comarcas.[2]

Canto aos ferrocarrís galegos en xeral, o panorama, aínda non sendo tan ermo, dista moito de ser satisfactorio. Non dispomos, polo momento –e tampouco parece que vaia mudar a curto prazo–, dunha historia do ferrocarril galego que englobe a súa evolución desde un punto de vista global. A única monografía destacábel sobre o tema é a obra de Xosé Ramón Veiga Alonso *Progreso, Prensa e Ferrocarrís en Galicia. A actividade do Conde de Pallares (1855-1833)* (1996), centrada na xestación e construción da liña Palencia-A Coruña, máis concretamente no ámbito da provincia de Lugo. Un intento superficial de analizar a historia do ferrocarril galaico é o artigo de Xosé Manuel Pose Antelo nos *Cuadernos de Estudios Gallegos* (1982), que inclúe un repaso aos plans de ferrocarrís secundarios que se elaboraron para Galiza con motivo do proxecto de lei de 1888, dos cales falaremos máis adiante. Tamén dispomos do traballo de Xosé Ramón Quintana Garrido (1986), que se centra nas relacións entre a evolución económica de Galiza e España e a súa respectiva evolución das construcións ferroviarias, achegando algunhas claves que permiten comprender as circunstancias que determinaron a construción e explotación dos ferrocarrís galegos no século XIX.

Canto ao panorama historiográfico a nivel español, podemos dicir que, por fortuna, é moito máis completo. As primeiras publicacións que tentaron trazar unha historia do ferrocarril en España remóntanse, ao igual que en moitos outros ámbitos da historia contemporánea española, á década de 1970. Neste período aparecen estudos como a *Historia de los ferrocarriles españoles* do enxeñeiro Francisco Wais (1974), cargada de erudición, ou o do economista do Estado valdeorrés Anibal Casares Alonso (1973), formulaba pola primeira vez unha interpretación de conxunto sobre o papel do ferrocarril no século XX, cunhas conclusións relativamente pesimistas, xa que destacaba a escasa responsabilidade do novo medio de transporte na adecuación do nivel de

[1] Torres Regueiro, X., "O ferrocarril das tres ces", *A Nosa Terra*: 10/10/1985, p. 19; Tres letras y 104 kilómetros; Un proyecto de ferrocarril que todavía sigue vivo; La línea de las tres ces, una iniciativa que ya fue aprobada en 1904; Vieiros: Galiza Hoxe - Farruco Graña - O tren de Pepiño; En vez de ir cara adiante, fomos cara atrás; Un siglo detrás del tren de las «3 C».

[2] El CES recomienda estudiar la viabilidad de la línea de tren A Coruña-Carballo-Corcubión; O ferrocarril de Coruña a Corcubión | O blogue de Manuel Mera; La Costa da Morte exige su propio vagón en el tren del puerto exterior; Crece la demanda política para la llegada del tren; O Tren 3C A Coruña-Carballo-Corcubión volve á palestra; TREN A CARBALLO: ¿Ha llegado la hora del tren de Carballo?: Una asistencia técnica analizará su viabilidad; PP e BNG alíanse en Carballo para recuperar o proxecto ferroviario das tres ces; Carballo y A Laracha quieren tren para potenciar viajeros y polígonos.

desenvolvemento da economía española con respecto aos países da avanzada europea. Dito doutro modo, o ferrocarril non foi capaz de impulsar o crecemento económico de España nas primeiras décadas da súa existencia (Muñoz Rubio & Vidal Olivares, 2001, p. 82).

Tamén temos a obra dirixida polo historiador Miguel Artola (1978), que reúne un conxunto de investigacións que estudaban desde múltiples aspectos o ferrocarril e o seu significado económico en España nunha visión de moi longo prazo. En primeiro termo, cómpre resaltar o propio traballo de Artola, no que se fai fincapé no papel que o Estado desempeñou, tanto no modo en que se estabeleceu o ferrocarril como na súa regulación e intervención a través do sistema de concesións a compañías privadas. A súa perspectiva, máis positiva ca os análises históricos precedentes, puña o acento na responsabilidade que historicamente lle correspondía ao Estado para pór en marcha o ferrocarril. Pola súa parte, Pedro Tedde de Lorca dedicaba a súa parte ás compañías ferroviarias e, en particular, ás chamadas grandes –Norte e Madrid a Zaragoza y Alicante. Tedde expón as etapas de expansión da rede en relación cun conxunto de elementos: contorna institucional ,conxuntura económica e estrutura financeira das compañías ferroviarias máis importantes. Exonera ás compañías da responsabilidade polos escasos logros obtidos no longo prazo para os seus accionistas, facendo máis fincapé nas debilidades estruturais da economía española entre 1860 e 1935, así como nos efectos negativos derivados de malas conxunturas, ligadas á economía real ou a dificultades atravesadas polos mercados financeiros, ou ambas á vez. Canto á achega de Rafael Anes, esta centrábase no coñecemento da oferta global que o transporte por ferrocarril supuxera. As súas conclusións confirmaban que os ferrocarrís españois transportaran fundamentalmente produtos primarios, que a rendibilidade das compañías non foi tan baixa, tendo en conta os altos custos fixos que tiveron que afrontar e as subvencións relativamente baixas. En conxunto, a imaxe do ferrocarril e as súas implicacións para a economía española non resultaban tan negativas (Muñoz Rubio & Vidal Olivares, 2001, pp. 83-85).

Casares formulaba pola primeira vez unha interpretación de conxunto sobre o papel do ferrocarril no século XX, cunhas conclusións relativamente pesimistas, xa que destacaba a escasa responsabilidade do novo medio de transporte na adecuación do nivel de desenvolvemento da economía española con respecto aos países da avanzada europea. Dito doutro modo, o ferrocarril non foi capaz de impulsar o crecemento económico de

España nas primeiras décadas da súa existencia (Muñoz Rubio & Vidal Olivares, Los ferrocarriles en la historiografía española, 2001).

Nos anos 1980 temos os estudos de Antonio Gómez Mendoza sobre as relacións entre o ferrocarril e as mudanzas que experimentou a economía española no período que vai até a Primeira Guerra Mundial, nos cales tenta determinar cal foi o impacto real do ferrocarril no crecemento económico do país mediante a estimación do "aforro social" que o ferrocarril, ao supor un aforro de recursos con respecto aos medios de transporte anteriormente existentes,[3] produciu na economía española, de acordo coa "nova" historia económica dos ferrocarrís, que desde mediados da década de 1960 intentaba medir a contribución realizada polo ferrocarril ao desenvolvemento económico, fronte á "vella" escola de historia económica que gustaba de ilustrar mediante epítetos as vantaxes do ferrocarril fronte ao transporte por estrada e por canal. Outra das achegas deste autor estriba no coñecemento dos fluxos de mercadorías transportadas pola rede. Debuxábase un perfil netamente agrario dos mercados servidos polo ferrocarril, salvo en Cataluña e o País Vasco (Gómez Mendoza, 1982).

Todos estes estudos caracterízanse por estaren realizados desde unha perspectiva económica, polo que se analizan os aspectos económicos e financeiros do ferrocarril, deixando de parte as súas implicacións sociais ou políticas; por versaren sobre a época das concesións ferroviarias, é dicir, o período que vai desde os comezos do ferrocarril español a mediados do século XIX até a nacionalización dos ferrocarrís de vía larga e a creación da RENFE en 1941, deixando desatendida a historia dos ferrocarrís no franquismo,[4] por varios factores;[5] e por se centraren nos ferrocarrís de vía larga, ao

[3] Os cales, en España, incluída Galiza, limitábanse practicamente ao transporte terrestre, ben en carros polas estradas existentes –carretaría–, ben en animais de carga –arriaría–, e á navegación de cabotaxe, ao non existir, contrariamente ao que pasaba en boa parte de Europa occidental, unha rede de navegación interior mediante canais construídos ao efecto ou ríos navegábeis, debido ao clima seco de boa parte da Península Ibérica, que inutilizaba os ríos para a navegación durante varios meses ao ano, e á complicada orografía desta, existindo unicamente antes de construírse o ferrocarril o canal de Castela e o Imperial de Aragón (Gómez Mendoza, 1982). As limitacións provocadas por estas eivas nas comunicacións, ás que hai que engadir o mal estado xeral destas, van provocar no seu momento que o ferrocarril fose visto como unha panacea que solucionaría todos os males, unha sorte de "pedra filosofal" cuns efectos raianos no milagre divino, nunha época en que progreso e ferrocarril eran practicamente sinónimos (Quintana Garrido, 1986, pp. 244, 248-253).

[4] Unha excepción neste sentido é o traballo de Wais, que na súa 2.ª edición si comprende a historia dos ferrocarrís baixo a RENFE, contrariamente ao que sucedía na 1.ª (1967).

[5] Por un lado, o móbil detrás de moitas destas investigacións era a preocupación por coñecer os trazos básicos do crecemento económico español, que levou a moitos investigadores a estudar a contribución do ferrocarril no longo prazo; por outro, talvez tamén influíu a dificultade de acceder aos arquivos, debido ao contexto político da época.

constituíren a rede principal do Estado, deixando desatendidos os ferrocarrís de vía estreita.

Igual que en moitos outros temas na historiografía, a historia do ferrocarril español verase impulsada polas conmemoracións, neste caso a do 150.º aniversario dos ferrocarrís españois en 1998. Desta efeméride destacan dúas obras: a elaborada por Francisco Comín, Pablo Martín-Aceña, Miguel Muñoz e Javier Vidal Olivares (1998), dentro dos actos organizados pola Fundación dos Ferrocarrís Españois; e a editada a partir do Congreso Internacional de Historia do Ferrocarril realizado en Alacante (Muñoz Rubio, Sanz Fernández, & Vidal Olivares, 1999). A primeira supón unha nova síntese que pretendía recoller e integrar todas as investigacións sobre diversos aspectos do ferrocarril en España que foran aparecendo desde a publicación dos libros de Artola e Wais, con interpretacións novidosas, mentres que a segunda, como xa se indicou, realizouse a partir dun congreso no que se tratou o ferrocarril desde perspectivas moi variadas: o contexto internacional, coa participación de investigadores europeos e americanos; diversos temas relacionados co ferrocarril español, tentando pór ao día as investigacións feitas durante os 25 anos anteriores; o ferrocarril nos distintos territorios do Estado español, conforme unha tendencia "rexionalizadora" que se viña manifestando na historiografía española en xeral desde a instauración do Estado das Autonomías; o financiamento e a tecnoloxía do ferrocarril; a súa relación co urbanismo e a ordenación do territorio, tratándose temas como os poboados ferroviarios ou o papel dos trens de proximidade; o seu legado patrimonial e cultural, analizándose a relación do ferrocarril coas artes ou a lingua; e as perspectivas de futuro deste medio de transporte, analizándose, por exemplo, o rexurdimento do tranvía como transporte urbano moderno. Se ben na obra de Comín, Muñoz, Martín-Aceña e Vidal (1998) a época da RENFE adquire maior protagonismo e dáselle voz á vía estreita e aos ferrocarrís metropolitanos –os metros–, o groso da obra segue centrado na vía larga. Pola súa parte, nos traballos do libro editado por Muñoz, Sanz e Vidal (1999) vese un claro desequilibrio en favor da época das compañías privadas, se ben parece que a vía estreita queda mellor atendida, especialmente nos estudos de carácter territorial. En definitiva, aínda que faltaban máis estudos sobre aspectos importantes, como historias empresariais de liñas, o panorama historiográfico sobre os ferrocarrís en España camiñaba cara á equiparación con respecto a outros países de maior tradición investigadora (Muñoz Rubio & Vidal Olivares, 2001, p. 91).

Haberá que esperar até 2005 para dispormos, por fin, dunha obra sobre os ferrocarrís de vía estreita en España, dirixida por Miguel Muñoz, na cal se realiza unha análise territorial, por comunidades autónomas, así como dalgunhas grandes empresas e diversos aspectos que rodean este segmento do ferrocarril español, como o material móbil, a evolución lexislativa ou os investimentos estranxeiros, abranguendo tanto a época das concesións como a da FEVE ou os ferrocarrís autonómicos. Outro estudo destacábel é o de Mateu Morillas-Tomé (2014) sobre o papel da intermodalidade e a demanda na evolución histórica dos ferrocarrís españois de vía estreita, que conclúe que os ferrocarrís.

Descendendo a un ámbito máis micro, achamos multitude de investigacións sobre ferrocarrís concretos e redes de ámbito rexional, mais poucas que traten sobre aqueles que quedaron en meros proxectos, coa honrosa excepción de Cataluña, onde se teñen investigado proxectos de ferrocarrís secundarios no interior da comunidade autónoma, moitos deles formulados entre as décadas de 1910 e 1920 pola Mancomunitat de Catalunya, que tiña transferidas as competencias das deputacións sobre ferrocarrís (Abad Martínez, 2022-2023; Costafreda, 1992; Espinós i Quero, 2015; Martí i Ylla, 2014; Salat Noguera, 1999; Serra Rotés, 2018; Legorburu Faus, 1991; Pérez Arribas, 1994; Font i Garolera, 2014; Macías, 2003). Estes estudos analizan as demandas da construción dos ferrocarrís secundarios ideados nos plans do Estado ou da Mancomunitat, e as súas mobilizacións ao respecto, por parte das institucións locais –concellos, deputacións provinciais– e organizacións corporativas –nomeadamente cámaras de comercio–.

Para a Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (SEFS), empresa longamente implicada nos proxectos das liñas A Coruña-Corcubión e Santiago-Carballo, só dispomos do estudo de De los Cobos Arteaga e Martínez Vara (2004) sobre a empresa, na que se analizan os seus propósitos, así como do de Muriel Ramírez (2006) sobre a súa implicación no proxecto de ferrocarril secundario Huelva-Ayamonte. Tamén dispomos do estudo dos Ferrocarriles Secundarios de Castilla por Pedro Pablo Ortúñez (2005) dentro da obra colectiva sobre a vía estreita dirixida por Miguez Muñoz.

Como xa se indicou na introdución, neste traballo non se tratan unicamente aspectos puramente ferroviarios, como tamén se tocan outros temas que teñen relación cos proxectos aquí estudados. É por iso que se usa tamén bibliografía sobre tales temas.

Un dos aspectos tratados é o papel da Real Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago de Compostela (RSEAPS) no impulso ao ferrocarril galego en xeral, e aos proxectos de ferrocarrís secundarios en particular. Sobre esta institución de orixe ilustrada e as súas actividades dispomos do estudo de Carmen Fernández Casanova (1981), centrado no século XIX, mais no que evita, para a nosa desgraza, tratar, en relación cos propósitos enunciados nos seus estatutos, a actuación da Económica, como era coñecida a institución de forma breve, en favor das vías de comunicación, tema que segundo ela requiriría dunha monografía á parte. Si que trata a súa composición social en relación ao panorama socioeconómico da Compostela da época, a orientación ideolóxica que guiará a súa actuación respecto dos poderes políticos e económicos e as propostas que formulará a estes, e a utilización da prensa e outro tipo de publicacións para difundir as súas ideas. Tamén dispomos dun volume colectivo publicado co motivo dunha exposición polo 222.º aniversario da entidade, no que se recollen traballos sobre distintos aspectos da Económica, incluído un de Tomás Cavanna Benet, director do Museo Ferrocarrileiro John Trulock de Iria Flavia (Padrón), sobre o seu papel na construción do primeiro ferrocarril galego, a liña Santiago-Carril (VV. AA., 2006).

Canto á prensa, que como difusora da opinión pública xogou un papel clave na reclamación dos distintos proxectos ferroviarios galegos, dispomos de varios estudos, sendo fundamental o de Santos Gayoso (1990) sobre as cabeceiras de prensa galegas na Idade Contemporánea para coñecermos a orientación ideolóxica dos xornais que se destacaron na reivindicación destes ferrocarrís.

2. Fontes

Para a realización deste traballo utilizáronse fontes de moi distinto tipo e procedencia.

En primeiro lugar, empréganse documentos de época, producidos por institucións ou autores que se preocupaban polas comunicacións ferroviarias de Galiza, as cales se achan dispoñíbeis, en edición orixinal ou facsimilar, na Biblioteca da Universidade de Santiago de Compostela (USC), o repositorio Minerva da mesma universidade –no que refire ás publicacións da Real Sociedade Económica–, Galiciana: Biblioteca Dixital de Galicia e o Arquivo Dixital de Galicia.

Para coñecer a lexislación e disposicións legais da época e a súa relación cos proxectos aquí tratados empregouse a *Gaceta de Madrid*, dixitalizada polo *Boletín Oficial*

do Estado, así como o *Boletín Oficial da Provincia da Coruña* (BOPA). Neste último acháronse igualmente as actas das sesións da Deputación e mesmo de concellos como Muros, Cee ou Santiago, e cuxos exemplares foron dixitalizados polo Arquivo da Deputación Provincial. O exemplar do Diario de las Sesiones de Cortes del Congreso de los Diputados foi tirado do Portal de Archivos Españoles (PARES), facendo parte do Archivo General de la Nobleza, Por último, para coñecer máis a fondo a actuación do Concello de Cee consultáronse as actas das sesións plenarias, dispoñíbeis no arquivo municipal do dito concello. Queda pendente revisar máis arquivos que poderían conter máis información sobre o tema, como os arquivos municipais dos concellos polos que ía pasar o ferrocarril (A Coruña, Santiago de Compostela, Corcubión...), o Arquivo da Deputación, para coñecer mellor a actuación da Comisión Provincial, o Arquivo do Reino de Galicia, para afondar no papel do Goberno Civil e da Xefatura Provincial de Obras Públicas, e o Archivo General del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible –nome actual do Ministerio de Fomento–, para afondar na actuación da Administración central, do mesmo modo que o Archivo General de la Administración (AGA) de Alcalá de Henares.

Igualmente, emprégase unha cantidade inxente de xornais e revistas de época, especialmente prensa coruñesa e compostelá, a cal están dispoñíbeis dixitalmente en distintos repositorios como Galiciana (*El Correo de Galicia*, *La Correspondencia Gallega*, *Diario de Galicia*, *El Diario de Pontevedra*, *El Eco de Galicia*, *Gaceta de Galicia*, *Galicia Nueva*, *El Miño*, *El Norte de Galicia*, *Nova Galicia*, *Nueva Era*, *El Regional*, *Revista Gallega*, *La Voz de la Verdad*), a Biblioteca Virtual de Prensa Histórica do Ministerio de Cultura e Universidades (*El Eco de Santiago*, *El Noroeste*) ou a hemeroteca da propia Biblioteca da USC (*La Voz de Galicia*); xornais e revistas de ámbito estatal, dispoñíbeis na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional de España (*La Correspondencia de España*, *La Época*, *España Nueva*, *El Financiero Hispano-Americano*, *Gaceta de los Caminos de Hierro*, *Ingeniería*, *La Mañana*, *El Mundo*, *El Siglo Futuro*, *El Universo*).

3. O réxime de concesión nos ferrocarrís españois

Segundo Pedro Tedde de Lorca (1978, p. 13), a concesión ferroviaria é un acto xurídico polo que o Estado confirma a uns suxeitos determinados o dereito que estes teñen que construír ou explotar un ferrocarril, nun período de tempo dado.

Para comprendermos por que o Estado español optou, até a Primeira Guerra Mundial, polo réxime de concesión para a construción e explotación da rede ferroviaria, e todas as implicacións desta decisión na historia dos ferrocarrís españois e galegos en xeral, e dos tratados neste traballo en particular, debemos remontarnos a 1844, ano en que se publicou un relatorio encargado polo Goberno a unha comisión de prestixiosos enxeñeiros presididos polo seu inspector xeral, Juan Subercase. No dito relatorio, os autores, despois de teren examinado as diversas fórmulas de Dereito comparado que, até a data, se utilizaran na construción dos ferrocarrís,[6] recoñeceron a fórmula da construción estatal como a máis óptima e adecuada mais, sendo conscientes da evidente falta de recursos no país, previron que a iniciativa privada debía admitirse cando fose materialmente imposíbel que a Administración pública puidese construír o ferrocarril por si soa.[7] Por tanto, o sistema que se estabelece reserva ao Estado a facultade de autorizar ou conceder a empresas privadas a posta en explotación das liñas de ferrocarril. Con esta formulación, a insuficiencia de caudais públicos para sufragar tan grandes proxectos de infraestrutura non era un obstáculo para que a construción destes se puxese en marcha. Do mesmo modo, no relatorio Subercase está resumida toda a técnica que era necesario desenvolver para permitir as empresas privadas executaren as obras e xestionaren os servizos, sen prexuízo do seu control pola Administración pública. Segundo Villar Palasí, a concesión administrativa deseñouse como un cómodo sistema polo cal se satisfacían as necesidades públicas sen que os poderes públicos puxesen un céntimo e aínda auspiciando que un día os ferrocarrís, a través da reversión das concesións, acabasen en mans do propio Estado.

O relatorio da Comisión de enxeñeiros serviu de base ao Goberno para a Real orde do 31 de decembro de 1844, que fracasou no seu obxectivo de impulsar a construción do ferrocarril no Estado español, polo que, ante a evidencia da necesidade dunha implicación máis directa do Estado na construción da rede ferroviaria, o goberno do Bienio Progresista (1854-1856) promulgou a Lei xeral ferroviaria de 1855, coa cal se deu unha maior

[6] Na Gran Bretaña e os Estados Unidos os ferrocarrís estabelecéronse por medio da iniciativa privada; en Bélxica, polo contrario, mediante a promoción directa polo Estado; e en Francia, por unha fórmula intermedia en que o Goberno se encargaba de construír a infraestrutura e as compañías da explotación ferroviaria, a cal era adxudicada en poxa pública. É obvia, por tanto, a inexistencia dun criterio uniforme en Europa.

[7] Segundo Muñoz Machado, é no sector ferroviario onde mais cedo a práctica demostra que o Estado nin é un bo xestor de obras públicas nin ten suficientes recursos como para acometer un plan de ferrocarrís ambicioso e, por iso, a política ferroviaria abrirase mellor ca ningunha outra á fórmula da concesión. Precisamente os ferrocarrís serán o símbolo do fracaso da opción favorábel á execución directa do Estado, que terá que renderse a dar preferencia á concesión.

intervención do Estado na construción e explotación dos ferrocarrís, así como no que se refire á achega de axudas ás empresas concesionarias. As liñas de servizo xeral podían construírse polo Estado e, no seu defecto, polos particulares ou compañías privadas, sendo necesaria para as segundas a obtención da correspondente concesión, que se outorgaría mediante unha lei (Olmedo Gaya, 2005, pp. 739-742). A lei de 1855 si conseguiu impulsar de forma definitiva a construción do ferrocarril en España, inaugurando a primeira gran vaga de construcións ferroviarias en España (1855-1866), que se correspondía co segundo ciclo de construcións ferroviarias en Europa, que vía á península Ibérica, a península Itálica, Escandinavia e Rusia sumárense á Gran Bretaña, Alemaña, Bélxica e Francia, e do cal Galiza, de igual forma que outras rexións periféricas do continente, quedaría excluída (Carreras, 1999, pp. 43-44).

Canto ao proceso de outorgamento das concesións, o Estado impuña unha elevada exixencia de garantías para que os ferrocarrís se construísen adecuadamente. O proceso dunha concesión era o seguinte: o Estado presentaba unhas condicións para a apertura dun ferrocarril, de acordo cuns estudos técnicos realizados por el, e convocaba unha poxa na que se adxudicaba a construción e adxudicación da liña; ou ben uns particulares realizaban ditos estudos e, en consecuencia, presentaban unha proposición para que se lles concedese un ferrocarril (Tedde de Lorca, 1978, pp. 15-16). Este último foi o caso, como veremos, das liñas A Coruña-Corcubión e Santiago-Carballo.

Esta política de subsidiariedade do Estado na construción ferroviaria levou a que a súa principal achega fosen as subvencións, as cales se instrumentaron por varias vías, como a garantía dun xuro mínimo sobre o capital investido no sector (Comín Comín, Martín-Aceña, Muñoz Rubio, & Vidal Olivares, 1998, p. 93), que foi a que se usou para tentar impulsar a construción dos ferrocarrís secundarios.

4. O ferrocarril na Galiza do século XIX: cuestións xerais

Como xa dixemos máis arriba, se por algo destaca na historia do ferrocarril no noso país é o retraso con que se acometeu a construción da rede xa non con respecto aos países da avanzada europea, senón co resto de territorios do Estado español. En efecto, a primeira liña férrea, a Santiago-O Carril (Vilagarcía de Arousa), non se inaugura até 1873, despois de sufrir unha serie de vicisitudes que retrasaran a súa construción, formulada pola primeira vez á altura de 1860 pola Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago e comezada en 1862 (Cavanna Benet, 2006, pp. 183-189). Peor sorte correrá a

liña Palencia-A Coruña, cuxos estudos comezaran en 1855, e que non se completou até 1883. Este retraso debeuse a diversos factores (Veiga Alonso, 1999, pp. 585-588; Quintana Garrido, 1986, pp. 254-258):

- En primeiro lugar, a estrutura económica do país escasamente modernizada, co predominio dunha agricultura aínda moi tradicional, de subsistencia e cun baixo nivel relativo de especialización e comercialización, cun minifundio que impedía unha maior capacidade produtiva, e derivado disto, unha industria, comercio e sector financeiro case invisíbeis, todo o cal proxectaba cara ao exterior unha imaxe de país non preparado para a recepción dun ferrocarril e, en consecuencia, pouco atractivo para os inversores foráneos. Non existía un mercado interior galego integrado, nin un mercado potencial para produtos do exterior o suficientemente interesante que inducise as burguesías non galegas a inserir axiña nos seus circuítos a Galiza, a cal tampouco ofrecía unhas fontes de materias primas interesantes para o capital foráneo. Neste sentido, a imaxe era ben distinta da que podían ofrecer o País Vasco, Cataluña, Valencia ou zonas de Andalucía, dotadas de máis e mellores posibilidades de crecemento industrial e con agriculturas de exportación cada vez máis desenvoltas.
- En relación moi directa co anterior, a consecuente debilidade que presentaban os grupos capitalistas galegos, que non dispuñan da acumulación de capital necesaria para financiar este tipo de proxectos. A ordenación social que presentaba a Galiza do século XIX non era a máis indicada para propiciar o desenvolvemento dunha economía capitalista: o dominio socioeconómico que mantiñan os fidalgos perceptores de rendas forais, desinteresados de todo o que non fose asegurar a afluencia de cereais aos seus celeiros e moi desconfiados ante a posíbel competencia vía ferrocarril de grans casteláns, fará que manteñan unha postura de oposición ás vías férreas.
- Outro factor que lastrará a construción dos ferrocarrís galegos –patente sobre todo na conexión entre A Coruña e Santiago, e que freará a súa construción até a Ditadura de Primo de Rivera– será a serie de rivalidades localistas entre as burguesías comerciais e clases dirixentes das distintas cidades, feito provocado pola carencia dun núcleo de poboación e poder que destacase demográfica, económica e politicamente sobre os demais do país.

- Un último factor, agravado pola retroalimentación cos anteriores, é o feito de que os intereses das grandes compañías construtoras e explotadoras da rede ferroviaria se dirixiran cara a aquelas liñas que presentasen menos dificultades de construción –e, por tanto, en linguaxe económica, menores gastos de primeiro estabelecemento– e máis garantías de rendibilidade inmediata, debido ao carácter montuoso da orografía galega, que supuña certa dificultade no momento de realizar os trazados.

As compañías que finalmente se encargaron de construír a rede ferroviaria galega no século XIX caracterizaranse polos problemas financeiros que as levaron, en máis dun caso, á quebra, tendo intereses sobre todo especulativos, máis que en terminar e explotar as liñas que se lles concederan (Quintana Garrido, 1986, pp. 258-262; Veiga Alonso, 1999, pp. 589-595).

En todo caso, a construción da rede ferroviaria galega e a súa conexión coa meseta terán efectos inmediatos sobre a economía do noso país, facilitando a exportación de gando vacún a Portugal e Inglaterra, en primeiro lugar, e aos mercados urbanos españois logo da crise finisecular. Tamén facilitou o desenvolvemento do sector conserveiro, verdadeiro impulsor da industrialización en Galiza, ao facilitar a exportación das conservas ao interior de España. Igualmente animou, xunto coa alza do prezo internacional do estaño, un aumento do número de rexistros deste metal na provincia de Ourense. E, certamente, o novo medio de comunicación impulsaba a instalación de industrias nos lugares por onde pasaba, notándose os seus efectos en Curtis ou Padrón. Igualmente, fórmase un mercado interior galego, coa unificación dos prezos agrícolas (Quintana Garrido, 1986, pp. 267-270; Carmona Badía & Nadal Oller, 2005). Todos estes efectos cara adiante ou *forward linkages* do ferrocarril, en linguaxe económica, deberon ser percibidos polos sectores cultos da sociedade galega, provocando que se producisen as demandas de conexión ferroviaria nos sitios a onde esta non chegara. Isto vaise producir coincidindo coa vontade do Goberno español de impulsar a construción dos "ferrocarrís económicos", para complementar a rede xeral, que naquela altura xa estaba case completa, e chegar ás zonas non servidas por esta.

5. Un ferrocarril A Coruña-Santiago por Bergantiños?

A historia desta idea remóntase a 1864, cando, con motivo dunha apertura de información pública sobre a liña de Vigo á Coruña, incluída por unha Comisión de

enxeñeiros nun anteproxecto de plan xeral de ferrocarrís, o Concello da Coruña presentou un relatorio defendendo un trazado que unise A Coruña con Santiago pola comarca de Bergantiños, fundando as súas conclusións na estatística económica e demográfica das poboacións daquela zona. Mais este proxecto tivo pouco eco,[8] rescatándose en 1878, cando, a través dun ditame da maioría da Comisión de Fomento da Deputación para solicitar unha liña que enlazase Santiago coa Palencia-A Coruña, esta avogaba polo trazado por Bergantiños. No debate do pleno da Deputación sobre o asunto, os deputados partidarios da resolución da Comisión insistían na importancia da produción de grans e madeira da comarca bergantiñán –á que o deputado Pérez Reoyo denominou como "la Tierra de Campos de Galicia"– e da pesca e a industria da salga da costa occidental da provincia, contestando o deputado Cuevas, partidario da conexión ferroviaria polos montes da Tieira (Curtis), que a riqueza marítima dos portos do oeste estaba exaxerada, e que "si hubiese de llevarse la via por Muros, su dirección seria luego á Noya, Negreira, etc., llegaría á 200 kilómetros y describiría un verdadero semicírculo. No habiendo concesionario, es quimérico pensar que el Gobierno costée unas obras de tal monta", ao que Pérez Reoyo replicou que "no se dará el largo rodeo deque hablaba el Sr. Cuevas, porque no se pretende que vaya á todas las capitales de partido". O ditame foi aprobado polo pleno,[9] mais o asunto volveu caer no esquecemento.

En 1881, a Real Sociedade Económica de Amigos do País compostelá, retomando o papel activo na reivindicación do ferrocarril que xa desempeñara vinte anos atrás, publicou un *Dictamen sobre lo que más conviene á los intereses del país respecto a la construcción de un ferrocarril que una esta ciudad con la línea general del Noroeste, sección de Coruña a Lugo*, no que desautorizaba o proxecto de ferrocarril A Coruña-Santiago por Bergantiños en favor do trazado pola Tieira, mais apuntando que unha maneira de facer compatíbeis ambos proxectos sería a construción dun ferrocarril de vía estreita destinado expresamente a

> fertilizar esa ubérrima y pintoresca zona de nuestra provincia, á beneficiar sus industrias agrícolas y marítimas, tan celebradas las primeras por la riqueza y calidad de los cereales, como las segundas

[8] Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, *Dictamen sobre lo que más conviene á los intereses del país respecto de la construcción de un ferrocarril que una esta ciudad con la línea general del Noroeste, sección de Coruña á Lugo*, Santiago de Compostela: Imprenta de *La Gaceta de Galicia*, 1881, p. 10. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

[9] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 12/12/1878, sesión do 8 de novembro de 1878, pp. 1-3; 19/12/1878, sesión do 9 de novembro de 1878, pp. 1-3; 06/01/1879, sesión do 10 de novembro de 1878, pp. 1-3.

> por la abundante y esquisita pesca, y á poner en comunicación esa serie, apenas interrumpida, de pueblecillos que esmaltan sus numerosos valles y las laderas de sus montañas.

Porén, a comisión da Económica que elaborara o *Dictamen* recoñecía que non existían "datos suficientes para formar juicio exacto acerca de dicha línea". Tampouco convíña exaxerar a súa importancia, xa que boa parte do "movimiento industrial y mercantil" da zona se realizaba mediante a navegación de cabotaxe.[10]

O ano seguinte, en 1882, aparece un artigo na *Revista de Obras Públicas* na que se expoñen os principais aspectos da Memoria do proxecto de ferrocarril directo de vía estreita da Coruña a Santiago, elaborada polo enxeñeiro Juan M. Fernández y Yáñez. Na comparación que se fai entre os distintos trazados propostos até o momento entre as dúas cidades, descartaba o trazado por Bergantiños, do cal non se realizara ningún estudo, ao ter un percorrido duns 110 km, fronte ao trazado directo por Cerceda, que non chegaría a 78. Propuña, por tanto, un ramal de 23 km que, partindo do trazado directo á altura de "Vista-alegre", chegase a Carballo, servindo así a comarca bergantiñán.[11] Ese mesmo ano, publícase un folleto na Coruña no que, comparándose os diferentes trazados propostos para unir a cidade herculina con Santiago, concluíase que o mellor deles era aquel que unía Compostela con Cambre por Cerceda, empalmando alí coa liña Palencia-A Coruña, apuntando tamén que tal trazado serviría a Bergantiños mediante a construción do dito ramal entre Meirama (Cerceda) e Carballo.[12]

[10] Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, *Dictamen sobre lo que más conviene á los intereses del país respecto de la construcción de un ferrocarril que una esta ciudad con la línea general del Noroeste, sección de Coruña á Lugo*, Santiago de Compostela: Imprenta de *La Gaceta de Galicia*, 1881. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.
[11] "Ferro-carril económico directo de La Coruña a Santiago", *Revista de Obras Públicas*, Ano 30, tomo I, n.º 7, 1882, pp. 75-79.
[12] *Comparación de los distintos trazados de ferro-carril propuestos para unir La Coruña con Santiago*, A Coruña: Imprenta y estereotipia de V. Abad, 1882. Dispoñíbel en Galiciana, Biblioteca Dixital de Galicia.

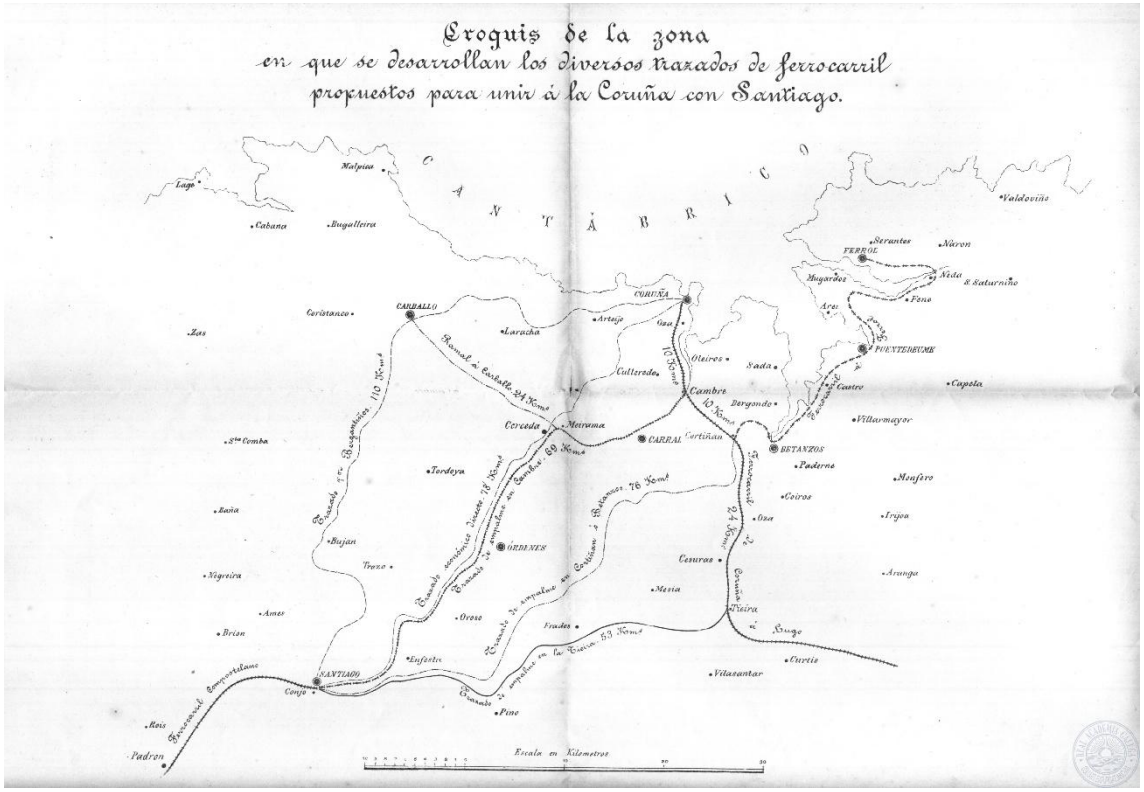


Ilustración 1. Mapa dos distintos trazados propostos entre A Coruña e Santiago. Fonte: véxase a nota 12.

Ao ano seguinte, en 1883, volvíase sobre o asunto na Deputación, a teor dun novo relatorio desta sobre o ferrocarril de ligazón de Santiago coa liña Palencia-A Coruña, ante dous proxectos presentados no Ministerio do ramo, un dos cales levaba a vía por Cambre e o outro pola Tieira. Fronte ao ditame da maioría da Comisión de Fomento, que nesta ocasión optaba polo segundo proxecto, presentábanse un voto particular do deputado Eduardo de Torres Taboada e unha emenda por Sors Martínez. Ambos, defendendo o trazado por Cambre, argüían razóns parecidas ás doutras ocasións: ao pasar preto de Bergantiños, esta comarca e toda a zona oeste da provincia veríanse beneficiadas, máis aínda se se construía o ramal Meirama-Carballo, podendo aproveitarse Santiago dos produtos bergantiñáns. Torres Taboada, pola súa parte, lamentábase de que se desbotase o trazado por Bergantiños, que xulgaba o mellor.[13]

No fondo, todas estas discusións sobre o trazado do ferrocarril Santiago-A Coruña obedecían, en primeiro lugar, aos intereses das grandes cidades como A Coruña ou Santiago, cuxo desacordo ao respecto impediu a construción deste tramo até a Ditadura

[13] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 07/07/1883, sesión do 25 de xuño de 1883, pp. 1-2; 13/07/1883, sesión do 26 de xuño de 1883, pp. 1, 4 e 6; 18/07/1883, sesión do 28 de xuño de 1883, pp. 1-2; Torres Taboada, Eduardo de, "Voto particular a la Diputación", 1883. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

de Primo de Rivera, como veremos máis adiante. Tamén interviñeron nesta gran polémica, aínda que con menos intensidade, as localidades intermedias: os deputados provinciais polos distritos de Carballo e Corcubión avogaban polo trazado por Carballo, mentres que o deputado por Betanzos o facía a favor ben do trazado pola Tieira, ben dun trazado que enlazase directamente Santiago coa súa cidade (véxase a ilustración 1). Con todo, a falta de consultar os arquivos dos concellos afectados, non podemos afirmar máis ao respecto.

Á parte de todas estas discusións, coñecemos unha proposta de Francisco Javier de Bona de 1878, na *Gaceta de los Caminos de Hierro*, nun artigo sobre os "ferro-carriles del Noroeste" –é dicir, os de Asturias e Galiza–, onde avoga por completar a rede galega daquela en construción –de Palencia a Lugo e A Coruña e de Monforte a Ourense e Vigo– cunha liña transversal entre Ourense, Santiago e A Coruña, posibilitando así unha arteria norte-sur que uniría Tui e A Coruña, da cal "fácil sería destacar ramales á las importantes rías de Cambados, Muros y Corcubion (*sic*)", todo isto como compensación ao retraso temporal que levaba a construción do ferrocarril galego até entón.[14] O xornal madrileño *La Época*, facéndose eco do artigo, cría que o Goberno e os corpos facultativos estudarían tales liñas.[15] Porén, nada se volveu saber disto, quedando nunha mera idea individual, como outras que veremos.

6. Os "ferrocarrís económicos": inicios lexislativos e o *Informe* da Sociedade de Amigos do País (1877-1893)

Os ferrocarrís de vía estreita, é dicir, os dun largo inferior a 1,67 m –na Península Ibérica–, naceron cando a construción dos de vía larga deixou de ofrecer perspectivas de negocio. Pasada a década de 1850, pouco máis ou menos, comezou a preocupación canto ao financiamento da rede que faltaba por construír, á vista do elevado custo dos ferrocarrís de vía larga. O movemento neste sentido é xeral en todos os países, e fálase dos ferrocarrís económicos e dos de "custo reducido" (Wais, 1974, pp. 505-506). En xeral, as liñas de vía estreita xorden no continente para satisfacer as demandas de transporte que non puideron asumir as redes nacionais en boa parte do territorio, xa que a rixidez da infraestrutura ferroviaria non permitía tal fin. As peculiares condicións técnicas con que

[14] *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 11/08/1878.
[15] *La Época*: 14/08/1878, p. 2.

se construían, nomeadamente o menor largo da vía, permitían diminuír considerabelmente os custos de primeiro estabelecemento e posterior mantemento.

En España, esta circunstancia tratouse moi cedo: xa en 1866 o Goberno creou unha comisión especial co encargo de estudar o caso destes ferrocarrís, xustificándose pola necesidade de estabelecer liñas comarcais para estender os beneficios da rede nacional. En todo caso, as dificultades que estaba atravesando esta última naquel momento convertía tal obxectivo nun exercicio de pura retórica. A comisión, en todo caso, determinou as características básicas ás que se terminarían axustando estes ferrocarrís. Os seus membros chegaron, practicamente, á conclusión de que non resultaban rendíbeis economicamente, dados as súas estreitísimas marxes de explotación. Entendendo que a única maneira de se aproximaren, talvez, á viabilidade económica residía no estabelecemento dunhas determinadas condicións técnicas, a comisión propuxo como única condición xeral que as liñas se construísen cun largo da vía inferior aos seis pés casteláns (1,67 m) (Muñoz Rubio, 2005, pp. 1-2).

Pasadas as vicisitudes políticas do Sexenio Democrático, estabeleceuse o réxime da Restauración. Un dos puntos centrais do programa político e económico dos seus artífices foi a reordenación do sector ferroviario. En consecuencia, e nun intento de aproveitar o tirón económico, promulgouse a Lei xeral de ferrocarrís e tranvías do 23 de novembro de 1877. Unha das súas novidades con respecto á lei de 1855 foi que abriu a posibilidade de construír tranvías, de carácter urbano ou comarcal, e ferrocarrís de vía estreita, tamén denominados "económicos", que xa estaban en marcha, con éxito, en multitude de explotacións mineiras do norte de España, especialmente en Asturias. Na lei ofrecíase a axuda do Estado, mais tamén das deputacións e os concellos para a construción dos ditos ferrocarrís; para iso só era preciso que as liñas se incluísen nos plans do Estado e autorizar a súa construción por lei especial. Nos inicios da Restauración, púxose a énfase no desenvolvemento destes ferrocarrís de menor custo, coa idea de construír novas liñas sen incorrer en excesivos riscos financeiros. Este impulso estivo tamén relacionado coa crise económica e financeira da década de 1880, que implicou unha menor dispoñibilidade de capitais para o investimento ferroviario, así como co exemplo mostrado polas iniciativas tomadas noutros países.[16] Mais a pesar da lei fomentar, na

[16] Caso de Francia, que contaba desde 1865 con leis que regulaban as liñas departamentais e desde 1878 co Plan Freycinet, que permitiu contemplar a rede de ferrocarrís secundarios francesa a comezos do século XX.

teoría, a construción destas liñas, non estabeleceu un mínimo de planificación (Comín Comín, Martín-Aceña, Muñoz Rubio, & Vidal Olivares, 1998, pp. 241-242; Lentisco Flores, 2005, pp. 194-195).

A pesar de que xa na lexislatura de 1880 se presentase un proxecto de lei acerca das liñas de vía estreita para encher o baleiro legal existente,[17] non é até 1886 cando se promulga un primeiro decreto, sendo ministro de Fomento o compostelán Eugenio Montero Ríos –quen, en materia ferroviaria, fora anos atrás presidente da compañía do ferrocarril Santiago-O Carril– (Cavanna Benet, 2006, p. 187), que tiña como obxecto a redacción dun plan xeral de "ferrocarrís económicos". O interesante deste decreto é a xustificación que se lle dá no preámbulo, no que se destaca a importancia crecente dos ferrocarrís de vía estreita no mundo e en España, destacándose as súas vantaxes sobre os ferrocarrís ordinarios –nomeadamente a economía do gasto– e sobre as estradas –a maior rapidez dos vehículos, que compensaría o maior investimento–: "suman [...] estas vías férreas económicas, aunque en más moderadas proporciones, las ventajas que respectivamente ofrecen las carreteras y ferrocarriles ordinarios, sin adolecer en el mismo grado de los unos y los otros de sus respectivos inconvenientes".[18]

Este decreto non terá consecuencias reais. Non será até 1888 cando, sendo ministro Carlos Navarro y Rodrigo, se retome o asunto, presentándose ás Cortes un proxecto de lei de "ferrocarrís secundarios", que regulaba tanto aqueles que fosen obxecto de subvención do Estado como os que se construísen sen ela. Para os primeiros, á vez que se presentaba o proxecto de lei, promulgábase un Real decreto que creaba unha comisión encargada de estudar e propor ao ministro de Fomento un plan de ferrocarrís secundarios "que merezcan ser subvencionados por el Estado", a cal estaría presidida por Montero Ríos.[19]

Ante a noticia, a reacción en Santiago foi inmediata. O xornal *Gaceta de Galicia*, no seu editorial, repasando as causas da decadencia da cidade do Apóstolo no século XIX e exhortando á clase política santiaguesa a reverter a situación, desexaba a construción de ferrocarrís económicos a Noia e Muros, á Estrada, a Corcubión e a Carballo, lembrando a posición privilexiada de Montero Ríos ao respecto.[20]

[17] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 11/05/1881, sesión do 8 de abril de 1881, p. 2.
[18] *Gaceta de Madrid*: 19/09/1886, pp. 845-846.
[19] *Gaceta de Madrid*: 17/03/1888, pp. 776-778.
[20] *Gaceta de Galicia*: 26/03/1888, p. 1.

O 12 de marzo dese ano, o director xeral de Obras Públicas comunica ao enxeñeiro xefe do ramo da provincia da Coruña a orde de elaborar unha proposta dos ferrocarrís secundarios que cumpría construír no seu ámbito territorial, que debía remitir ao gobernador civil, quen, pola súa vez, e oíndo á Comisión Provincial, remitiríaa co informe da Comisión e o seu propio ao Ministerio de Fomento. O enxeñeiro xefe da Coruña, Fernández y Yáñez, emite o seu relatorio o 26 de abril, publicándose na *Gaceta de Galicia* os días 29 e 30 de maio. As bases da proposta eran: comunicar a capital da provincia coas dos partidos xudiciais; facilitar as comunicacións con Santiago, como sé episcopal, centro superior de ensino e audiencia do criminal; e pór en comunicación as zonas produtoras coas de consumo. Sobre este último punto, o enxeñeiro sinala que Bergantiños era unha zona relativamente rica en cereais, e que se debían considerar como centros de produción os portos pesqueiros da costa. Na proposta recollíase, por tanto, no noso ámbito de estudo, a "línea de Bergantiños" ou do litoral, que arrincaría do ferrocarril xeral de Santiago a Cambre –por construír– nas inmediacións de Cerceda, descendendo a Carballo e seguindo aproximadamente a estrada da Coruña a Fisterra até Corcubión, cuns 90 km de lonxitude. Estabeleceríase independentemente das estradas existentes, debido aos pequenos radios das curvas destas e as súas altas pendentes, incompatíbeis coa explotación ferroviaria. En total, ningún punto da provincia había de quedar a máis de 15 km dun ferrocarril.[21]

Por tanto, vemos que Fernández y Yáñez aproveitou, na súa proposta, a idea do ramal de Cerceda a Carballo que el propio formulara seis anos atrás, á vez que insistía na súa argumentación nas mesmas ideas que xa se sostiveran anos atrás na defensa dos trazados por Cambre ou por Bergantiños para o ferrocarril A Coruña-Santiago.

Pola súa parte, a Real Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago tamén se pronunciou sobre o asunto, redactando e aprobando un relatorio en 1889. Neste, destinado "a la consideración de los poderes del Estado", realízase unha análise das propostas dos enxeñeiros xefes de Obras Públicas das catro provincias galegas, así como as das comisións provinciais encargadas do asunto, comparándoas e servíndose delas para lanzar a súa propia proposta. O obxectivo desta era, en palabras da comisión da Económica encargada da redacción do relatorio, facilitar "transportes rápidos y económicos para llevar de una á otra región y de una localidad á otra, la savia que destilan los tres grandiosos elementos que nutren la vitalidad social, á saber la *Agricultura*, la

[21] *Gaceta de Galicia*: 29/05/1888, p. 1; 30/05/1888, p. 1.

Industria y el *Comercio*".[22] Defendían a iniciativa estatal no estabelecemento dun plan de ferrocarrís secundarios, xa que crían que non chegaba coa iniciativa particular. Xustificaban a súa intervención no asunto no cumprimento da súa misión, estando

> en el caso de poder apreciar el número y las direcciones más convenientes de las lineas que deben constituir el plan de ferrocarriles secundarios, con criterio acaso más imparcial y seguro que el de otras entidades y otras corporaciones locales que habrán de exponerlo también ante la Superioridad, á las cuales, por nobles que sean sus propósitos de tratar el asunto con el mayor desapasionamiento, les será más difícil desprenderse completamente de impresiones que el tiempo y el interés y el amor pátrio (*sic*) hayan arraigado en ellos profundamente.

Outra razón era a de harmonizar os estudos feitos polos enxeñeiros xefes e as comisións das provincias, que en moitos casos adoecían, ao seu parecer, dunha perspectiva unicamente provincial, tentando a Económica elaborar un plan para o conxunto de Galiza.

Neste sentido, para o ámbito do noso traballo, debemos ter en conta as diferenzas do proxecto da Comisión Provincial con respecto ao do enxeñeiro xefe: a liña de Bergantiños, para aquela, non debía partir de Cerceda, senón da propia Coruña; e, á parte, propuña unha liña adicional pola costa, entre Corcubión e Muros.

Para fundamentar a súa proposta, a comisión da Económica partía da base, de acordo cos enxeñeiros xefes da Coruña e Lugo, de comunicar as zonas produtoras e de consumo, e unhas e outras co mar e coa rede principal de ferrocarrís; de comunicar igualmente as capitais provinciais coas dos partidos xudiciais; e de facilitar as comunicacións con Santiago, como sé arcebispal, sede da universidade e asento dun sanatorio psiquiátrico que servía a toda Galiza. Como zonas produtoras, a Económica estabelecía no noso ámbito territorial: o litoral galego en xeral, destacando na nosa zona os portos da Coruña, Laxe, Camariñas, Corcubión e Muros; o val de Bergantiños, con centro en Carballo; o val de Vimianzo, con centro na vila do mesmo nome; e o de Xallas, con centro en Santa Comba. Enumera as producións agrícolas e pecuarias dos vales galegos, sinalando o comercio destas nas feiras e mercados de todo o país, e a exportación dalgunhas delas para o estranxeiro, o resto da península Ibérica ou as posesións españolas no Caribe. Como centros de consumo destacaban os lugares onde se realizaban feiras, as

[22] En itálica no orixinal.

poboacións de certa importancia, as estacións dos ferrocarrís principais, e os portos de mar, por onde saían os produtos das zonas costeiras.

Repasando a proposta do enxeñeiro xefe da Coruña, o relatorio da Económica destacaba da liña de Bergantiños a "alta importancia" do servizo que prestaría, ao pasar polos vales de Vimianzo e Bergantiños, tocando en Vimianzo e Carballo, e pasar preto dos portos de Laxe, Camariñas e Corcubión, destacando igualmente a alta densidade de poboación da zona. A Económica secundaba a Comisión Provincial na súa proposta de levar o trazado directamente de Carballo á Coruña, pola maior poboación da zona da Laracha e Arteixo que a do trazado por Cerceda, e polo convencemento de que non se ía construír a liña Cambre-Santiago con que este enlazaría –a Económica seguía inamovíbel na defensa da conexión entre A Coruña e Santiago pola Tieira. En total, esta liña tería uns 100 km.

Canto á liña de Corcubión a Muros que propuña a Comisión Provincial (36 km), a Económica non vía a necesidade dunha comunicación directa entre as dúas vilas, propoñendo, en troques, unha liña que cruzase os vales de Xallas e Dubra, de Negreira a Laxe por Santa Comba (56 km). Esta enlazaría en Compostela non só co ferrocarril de vía ancha, senón co tamén secundario proposto de Santiago a Monforte, considerada a máis importante de todas as liñas propostas pola Económica, formando así unha diagonal que atravesaba Galiza.

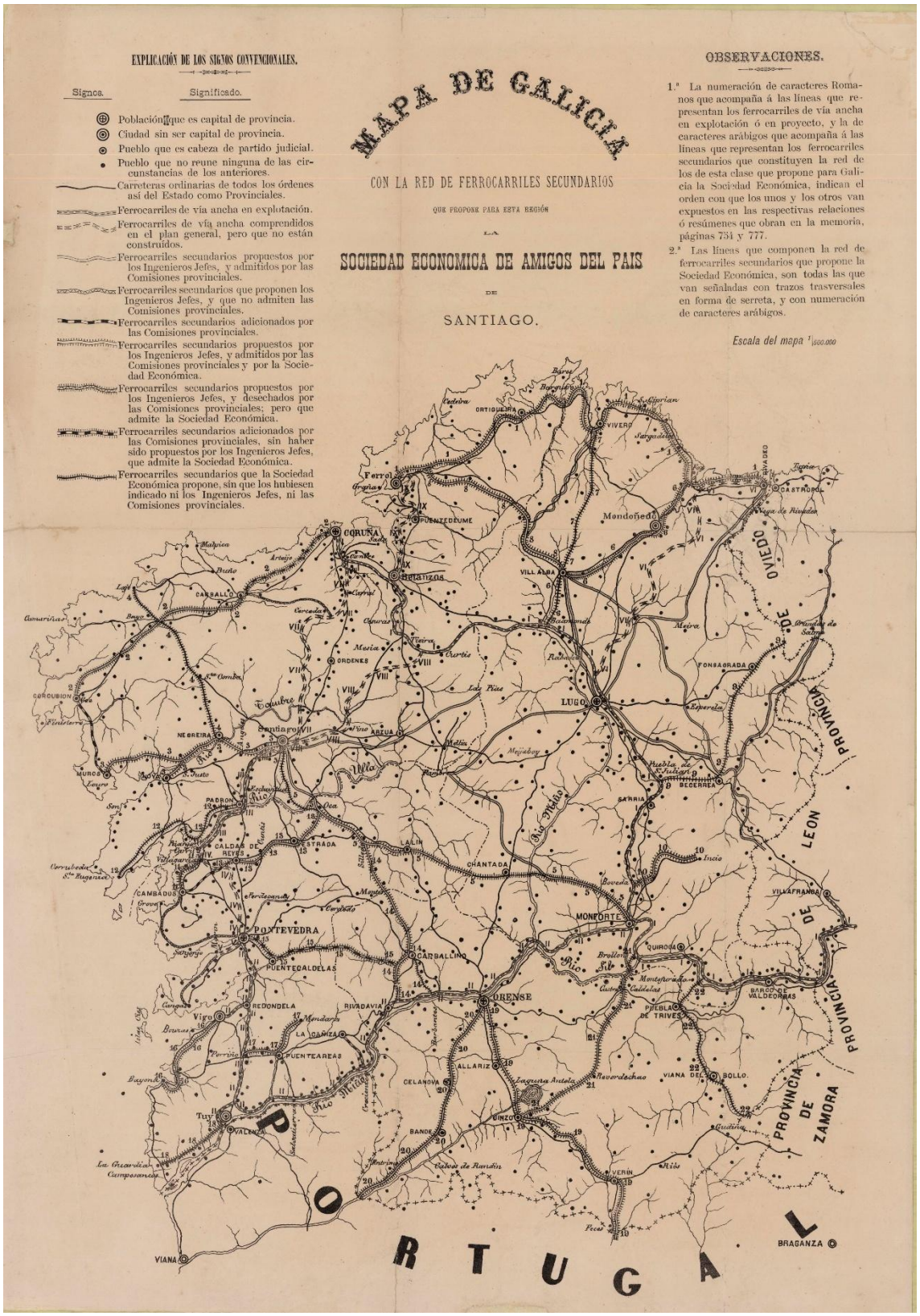


Ilustración 2. Mapa de Galicia con la red de ferrocarriles secundarios que propone para esta región la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago. *Fonte: Arquivo do Reino de Galicia, Colección cartográfica e iconográfica (dispoñíbel en Galiciana: Arquivo Dixital de Galicia).*

Á parte, crían que se debía suspender a construción das estradas que percorresen os mesmos traxectos ca os ferrocarrís propostos,[23] o cal nos di moito sobre o papel que o ferrocarril e a estrada xogaban no sistema de comunicacións do século XIX, antes da aparición dos vehículos motorizados.

Para comprendermos o papel que a Económica xogou na reclamación do ferrocarril en Galiza, e que xa víramos no *Dictamen* sobre o ferrocarril A Coruña-Santiago en 1881, así como no papel que desempeñara na construción do ferrocarril de Santiago a Carril na década de 1860, debemos coñecer os obxectivos cos que se constituíra a sociedade un século atrás, especificados no título I dos estatutos: a promoción da industria popular e os oficios, o fomento da pesca e procurar adiantos na agricultura e cría de gandos, tendo como principio animador un reformismo que aspiraba a limar os condicionamentos que se puidesen opor á súa evolución, dirixindo as súas propostas principalmente ao Goberno, e contando coas clases posuidoras e máis cultas para cooperar nas reformas. En resumo, a Sociedade debía traballar por todo aquilo que constituíse un ben para Galiza. Canto ás vías de comunicación, a Sociedade procurara, xa desde finais dos anos 1850, unha mentalización favorábel á difusión do ferrocarril en Galiza, así como un labor que resultou decisivo, segundo Carmen Fernández Casanova, para o estabelecemento do ferrocarril no noso país (Fernández Casanova, 1981, pp. 61-62, 70-71, 205).

Alén destes loábeis, sen dúbida, propósitos que tiña a Económica, debemos apuntar que aínda que na teoría era unha entidade apolítica, desde que en 1886 Montero Ríos saíra elixido deputado por Santiago e ao ano seguinte se consolidou o *monterismo* nos comicios municipais da cidade do Apóstolo como a clientela maioritaria no Concello e no goberno da Universidade, dentro das clientelas políticas que dominaron durante a Restauración, esta condición tamén se vai facer sentir na Económica. Debemos ter en conta que esta era un órgano elitista, que contaba coa aceptación de autoridades e organismos, cuxos membros pertencían ás clases máis acomodadas e de máis prestixio da cidade: universitarios, nobres, comerciantes, profesionais liberais, propietarios, industriais e mestres de obras. Non é estraño, logo, que a plana maior *monterista* de Compostela fixese parte da RSEAPS. De aí que tivesen a iniciativa de responder ao

[23] Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, *Informe sobre la red de ferrocarriles secundarios más convenientes á la región gallega*, Santiago de Compostela: Imprenta de José M. Paredes, 1889. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

requirimento do seu protector, naquel momento presidente da comisión encargada de elaborar o plan de ferrocarrís secundarios.[24] A isto engadíase a importancia dada pola cúpula política da Restauración ás sociedades económicas de amigos do país, consideradas corporacións do Estado por lei do 8 de febreiro de 1877, e que mesmo contaban con representación senatorial (Fernández Casanova, 1981, p. 203; Barral Martínez, 2006, pp. 83, 85).

Finalmente, houbo que esperar até 1893 para que a Comisión encargada elevase ao Ministerio un anteproxecto de plan de ferrocarrís secundarios, publicándose na Gaceta de Madrid o 18 de xaneiro. Nel recollíanse dúas liñas no noso ámbito de estudo: de Negreira a Laxe, duns 56 km; e de Santiago a Cerceda por Negreira, Muros, Corcubión e Carballo e ramal a Noia, duns 196 km totais.[25] Por tanto, o anteproxecto da Comisión recollía as propostas tanto do enxeñeiro xefe como da Comisión Provincial e da Económica. Este último organismo, presidido entón polo catedrático Ramiro Rueda, emite o seu parecer ao mes seguinte. Nel presenta alegacións contra a maioría das modificacións que o plan oficial contén con respecto ao da Económica. No que respecta ao noso ámbito, alega contra a variación do trazado entre Carballo e A Coruña por dirixilo cara a Cerceda, con varios argumentos:

- Que esa liña é a prolongación da liña do litoral cantábrico.
- Que o principal obxecto da liña é comunicar a zona cos seus mercados e centros de consumo, é dicir, Santiago e A Coruña, sendo lóxico que o trazado cara a esta última cidade sexa o máis directo. Neste sentido, o trazado por Cerceda implicaría unha maior quilometraxe.
- A maior poboación do tramo Carballo-A Coruña, que permitiría mover unha maior cantidade de viaxeiros e produtos agrícolas e así dar máis rendemento á liña, así como servir ao balneario de Arteixo.[26]

[24] Sobre Montero Ríos e a súa rede clientelar, coñecida como *monterismo*, véxanse os traballos de Barral Martínez, especialmente a monografía *Montero Ríos e Compostela: un feudo clientelar* (2007)
[25] *Gaceta de Madrid*: 18/01/1893, pp. 215-216.
[26] A partir da década de 1880, coa entrada na *Belle Époque*, aos empregos tradicionais do ferrocarril como transporte de persoas e mercadorías engadiuse, nalgúns territorios, o impacto dunha nacente industria turística, en particular termal. Para a relación dos ferrocarrís italianos, particularmente os secundarios, e o turismo, véxase Giuntini (2002). Sobre a posta en marcha dun proxecto tranviario, contemplado igualmente no relatorio da Económica, para comunicar o complexo balneario de Mondariz (Pontevedra), véxase Barral Martínez (Barral Martínez, 2013; Barral Martínez, 2006). Para a relación do turismo co ferrocarril Santiago-O Carril e o tranvía Vigo-Baiona –tamén contemplado pola Económica–, véxase Vallejo Pousada (2017).

Polo contrario, recibía de bo grao a inclusión do tramo Corcubión-Muros no plan oficial, "pueblos aquellos que la Sociedad procuraba relacionar por comunicaciones indirectas, pero que reconoce es mejor se unan entre sí por comunicaciones directas".[27]

Pola súa parte, nin a lei presentada en 1888 nin o anteproxecto de plan elevado ao Ministerio de Fomento en 1893 se chegaron a aprobar, polo que seguiu sen haber un plan de ferrocarrís secundarios durante uns anos máis, tendo que esperar á mudanza de século para coñecer novidades ao respecto. En palabras de Carlos Nárdiz, este proxecto basicamente consideraba o ferrocarril como substituto do transporte por estrada (Nárdiz, 1991, p. 43). Segundo Francisco Wais, o cúmulo de peticións das provincias, que querían ver incluídos no plan os ferrocarrís que conviñan aos seus intereses, e a oposición das compañías de vía larga botaron por terra este intento (Wais, 1974, p. 516; Casares Alonso, 1973, p. 212).

En agosto do mesmo ano 1893 temos noticia de que a Comisión encargada de informar sobre o proxecto de ferrocarrís secundarios entregara o seu relatorio, onde estabelecía un largo da vía de 75 cm. No noso ámbito, supostamente, propuña unha liña de Santiago a Negreira e Corcubión, outra de Santiago a Cambre –que, por tanto, se rebaixaba da categoría de ferrocarril xeral ao de secundario– e unha última de Cerceda a Carballo e Laxe. Non temos máis noticias sobre este relatorio, polo que non podemos dar máis detalles.[28]

6.1. A campaña por un ferrocarril económico Santiago-Camariñas

Mentres todo isto sucedía, en xaneiro de 1889 temos noticia de que dous "conocidos agricultores" publican unha memoria, segundo a cal se trataba de constituír unha compañía para construír un ferrocarril económico que comunicase Camariñas con Santiago e a provincia de Pontevedra. O obxecto da liña sería impulsar a extracción dos bancos de area calcaria daquela zona de costa, cuxos fosfatos podían servir como substituto dos adubos comerciais no campo galego. O propósito dos dous agricultores, por tanto, era resolver a crise agrícola e gandeira provocada pola depresión finisecular, e frear a emigración masiva a América, imitando a Bélxica, que dotara de ferrocarrís ao

[27] Informe da RSAPS, remitido ao ministro de Fomento polo director da Corporación, Ramiro Rueda, 13 de febreiro de 1893, pp. 8-9. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.
[28] *Gaceta de Galicia*: 30/08/1893, p. 3.

depósito de cunchas de La Panne. En agosto, un tal "J. S. V." –probabelmente o enxeñeiro e político José Sánchez Villamarín– volvía insistir no asunto, a teor da reivindicación da estrada de Santiago a Camariñas polo xornal coruñés *La Prensa Gallega*, engadindo que era preferíbel dotar a tal traxecto dun ferrocarril secundario e dun canal, para que Santiago actuase como depósito da dita materia prima e distribuidor para o campo, chegando a afirmar que

> el primer ferrocarril económico que se establezca en toda la región gallega debe ser el de que se trata, porque ninguno presenta las condiciones favorables para sostener la comparación de la vida y riqueza que difundirà (*sic*), hasta a regiones apartadas y á nuestros diputados se les deberá la gloria de la prioridad y beneficios que alcanzarán en primer lugar nuestros centros de cultivo, á donde irradie el establecimiento de tan fecunda e inapreciable vía de trasporte. [...] Santiago si consulta lo que conviene á sus intereses en ninguna que intente hallarà (*sic*), como en esta, mayor utilidad para su comercio y mayor aumento de artículos de primera necesidad que abaraten la vida, siendo un aliciente para que vuelvan a establecerse las familias que lo abandonaron.

Nos cálculos económicos realizados en apoio da proposta, os seus autores prevían a extracción de dous millóns e medio de hectolitros de areas calcarias, así como doutros dous millóns de hectolitros de diferentes abonos industriais, e "un millón de pescado", podendo dar saída, mesmo ata Madrid, aos congros "de 50 libras", rodaballos, ollomoles, meros e sardiñas pescadas en Muxía, as lagostas que se exportaban a Francia, e mariscos como a ostra, o percebe ou o mexillón. Tamén tiñan en conta as minas de Brandomil (Zas). Para facelo posíbel, os autores avogaban pola creación dunha liga dos concellos atravesados pola liña, que debería pórse de acordo cos deputados a Cortes por Corcubión e Santiago, para que estes procurasen o capital necesario acudindo ás compañías estranxeiras asentadas na Corte.[29] Vemos, por tanto, como se pretendía botar man da influencia –ou sexa, do poder– que os deputados podían exercer na capital.

Con certeza, todo isto quedou nunha mera idea, e até onde sabemos non chegou a ter ningún viso de materialización.

7. A xestación legal definitiva do ferrocarril dos tres ces (A Coruña-Carballo-Corcubión) e o Carballo-Santiago

A partir de 1893 e até 1902 non haberá avances lexislativos sobre os ferrocarrís de vía estreita. Podemos supor, para explicar esta parálise gobernamental, a existencia de problemas moito máis graves para o Estado, nomeadamente as guerras de independencia

[29] *Gaceta de Galicia*: 24/01/1889, p. 2; 09/08/1889, p. 1; 09/09/1889, p. 1.

de Cuba, Porto Rico e as Filipinas, que se saldarán coa derrota da metrópole en 1898, no coñecido como "desastre do 98". Como consecuencia deste "desastre", que ten como efectos a repatriación de empresarios e capitais das Antillas, que se invisten na industria e os negocios, colle impulso o movemento coñecido como rexeneracionismo, que terá influencia nas políticas dalgúns dos gobernos pos-1898. O intento gobernamental de rexeneración plasmarase en dúas iniciativas políticas fundamentais: un intento de facer máis limpo o sistema electoral, suprimindo a corrupción, tendo como resultado a Lei electoral de 1907, durante o goberno conservador de Antonio Maura; e unha nova lexislación para impulsar a construción de ferrocarrís secundarios, que enlazarían as liñas de vía larga con comarcas de menor importancia económica, nun período en que o impacto do automóbil aínda se estaba iniciando[30] (Álvarez Cobelas, 2015, p. 20). Hai que ter en conta que o principal expoñente deste movemento, Joaquín Costa, daba moita importancia ás obras públicas, aínda que centrándose sobre todo na política hidráulica: o seu lema era "agua, caminos y escuelas" (Cuéllar Villar, 2002).

Canto aos ferrocarrís no noso ámbito de estudo, debemos sinalar que en 1899 a Dirección Xeral de Obras Públicas autorizou a Fernando López Rivadeneyra, representante da "Sociedad belga de estudios de caminos de hierro" e empresas comerciais e industriais en España, para practicar estudos de diversas liñas de ferrocarrís secundarios por todo o Estado, entre os cales comprendíanse en Galiza as liñas Santiago-Corcubión (65 km), Santiago-Verín, Lugo-Cerceda e Cerceda-Laxe (50 km), de acordo coa Lei Xeral de Obras Públicas, a de Ferrocarrís de 1877 e á Real Orde de 4 de marzo de 1881.[31] Non temos máis noticias ao respecto, polo que supomos que tales estudos nin sequera se chegaron a realizar.

7.1. A Lei de ferrocarrís secundarios de 1904 e a reforma de 1907

Un novo intento lexislativo, xa no novo século, foi o proxecto de lei de ferrocarrís secundarios de 1902, que foi aprobado polo Congreso[32] pero quedou pendente de votación definitiva ao disolvérense as Cortes. O seguinte Goberno presentará, xa en 1903, con Javier González de Castejón á fronte do Ministerio de Agricultura, Industria,

[30] Por exemplo, en 1918 só había matriculados 300 automóbiles en Madrid.
[31] *Gaceta de Madrid*: 30/07/1899, pp. 367-368 e 31/07/1899, pp. 380-381; *El Miño*: 06/08/1899, p. 2.
[32] Apéndice 2º del *Diario de las Sesiones de Cortes del Congreso de los Diputados* de 12 de abril de 1902, que contiene el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios aprobado definitivamente, Archivo Historico de la Nobleza, signatura MICHELENA,C.8,D.120.

Comercio e Obras Públicas, o mesmo proxecto ás Cámaras, onde se mencionaban pola primeira vez os ferrocarrís estratéxicos (art. 33)[33]. Desta vez terá éxito, e o 30 de xullo de 1904, sendo ministro do ramo Manuel Allendesalazar, promulgouse a primeira Lei de ferrocarrís secundarios. Nela definíanse como tales os ferrocarrís destinados ao servizo público, con tracción mecánica, que non estivesen comprendidos na rede de ferrocarrís de servizo xeral definida na lei de 1877. Estes, igual que no proxecto de 1888, dividíanse en dúas categorías, segundo recibisen axudas públicas ou non do Goberno (art. 1), e as compañías concesionarias debían estar domiciliadas no Estado español (art. 4). A efectos deste traballo interésannos os primeiros, é dicir, os ferrocarrís secundarios con garantía de xuro polo Estado. Para estes últimos prescribíase o largo da vía métrico (art. 20), e estabelecíase que unha Comisión técnica elaborase o plan dos ferrocarrís que puidesen obter subvención. Esta estaría presidida polo ministro do ramo, e formarían parte: dúas persoas "de reconocida competencia y notoriedad", nomeadas polo ministro, como vicepresidentes;[34] o presidente do Consello de Obras Públicas, o director do Instituto Xeográfico e Estatístico, un xeneral e un xefe do Exército en representación do Ministerio da Guerra, un representante das compañías ferroviarias existentes de vía larga, outro das de vía estreita, un representante das Cámaras de Comercio, designado por elas; e un enxeñeiro de camiños "de notoria competencia", nomeado polo ministro. Tiña a misión de designar os grupos que habían de constituír a rede, así como a súa extensión, que non podía ser inferior a 200 km, salvo petición das deputacións e os concellos, quen, en troques, terían que contribuír á construción dos grupos. En todo caso, a lonxitude total das liñas do plan non podía exceder de 5 000 km. A Comisión dirixiríase ás deputacións provinciais para que estas a informasen dos seus intereses e aspiracións. Os traballos da Comisión serían aprobados polo Consello de Ministros (art. 21).

Canto á subvención, o Estado garantía a estes ferrocarrís un xuro mínimo anual de 4 % do capital correspondente á súa construción, durante os primeiros 20 anos da explotación, que non excedería nunca de 50 000 pesetas/km (art. 22). Cando o produto líquido dun grupo de liñas non alcanzase ese 4 %, o Goberno aboaría ao concesionario a suma que lle faltase para completar dita porcentaxe (art. 23). Para os efectos da garantía de xuro polo Estado, fixábase o custo anual da explotación en 3 000 pesetas/km. Non se consideraban como gastos de explotación os xuros das obrigas que se emitisen (art. 24).

[33] *Gaceta de Madrid*: 24/06/1903, pp. 1190-1191.
[34] Un dos cales terminaría sendo o ourensán Luis Espada, director xeral de Obras Públicas e familiar de Benito Blanco-Rajoy Espada, de quen falaremos mais adiante (*Gaceta de Madrid*: 02/08/1904, p. 397).

Por último, o Consello de Ministros, a proposta da Comisión técnica, decidiría cales dos ferrocarrís subvencionados deberían ser considerados estratéxicos, para cuxa concesión se imporía como condición que o consello de administración das empresas concesionarias fose composto unicamente por cidadáns españois e con residencia permanente en España (art. 33).[35]

Inmediatamente á aprobación da lei, a *Gaceta de Galicia* publica un artigo escrito polo marqués de Figueroa (Juan Armada Losada) no cal, congratulándose polo impulso a estas vías de comunicación, exhorta ás Cámaras de Comercio e á Económica a que auxilien á comisión técnica, e prevé que as novas vías achegarán riqueza á cidade do Apóstolo. No que ao noso ámbito toca, o marqués menciona, lembrando o plan de 1893, a conexión entre Santiago e Corcubión por Negreira, que, ao seu xuízo, habería de enlazar coa liña A Coruña-Corcubión por Carballo e Vimianzo: "un recorrido, que con el está proclamando cuantas riquezas feraces y vías de abundante riqueza y centros de población dignos de desarrollo y mejora".[36]

Pola súa parte, na Deputación coruñesa, os deputados Plácido Castro Rivas –natural de Fisterra e residente en Corcubión– e Marcelino Dafonte presentaron unha proposición consistente en que a Deputación elevase unha exposición ao Goberno e as Cortes, solicitando a reforma do artigo 22 para elevar o tipo máximo do capital na construción permitido para a garantía de xuro a 90 000 pesetas/km en Galiza e Asturias, debido aos maiores custos de construción nestes territorios; do contrario, as liñas proxectadas non se construirían xamais. Dafonte argumenta que a lei fora pensada para os territorios do centro do Estado, ermos e chans, onde a construción é moito máis barata. A proposición foi aprobada polo pleno da Deputación.[37]

O 8 de agosto promulgábase unha Real orde, dirixida aos gobernadores civís, que encargaba aos enxeñeiros xefes de Obras Públicas das provincias que no prazo dun mes, tendo presentes os traballos realizados anteriormente con respecto ao asunto, remitisen ao Ministerio as propostas de ferrocarrís secundarios en cadansúas provincias para formar o plan xeral (art. 1). As propostas serían publicadas nos boletíns oficiais das provincias, abrindo información pública, e era obrigado para os enxeñeiros xefes dos servizos

[35] *Gaceta de Madrid*: 02/08/1904, pp. 385-387.
[36] *Gaceta de Galicia*: 27/07/1904, p. 1.
[37] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 17/10/1905, sesión do 28 de abril de 1905, pp. 11-12; 20/10/1905, sesión do 29 de abril de 1905, pp. 15-16.

mineiro, forestal e agronómico da rexión, así como para as Cámaras de Comercio e Agrícolas, emitir ditame acerca daquelas (art. 2).[38]

En consecuencia, o 7 de setembro o xefe de Obras Públicas da Coruña emitía a súa proposta, consistente en dúas liñas: a liña do litoral, dividida en tres seccións (do límite con Lugo a Ferrol, da Coruña a Carballo (35 km) e de Carballo a Corcubión [70 km]), e unha liña transversal con dúas seccións (de Carballo a Santiago (50 km) e deste punto á Ponte Ulla), abrindo o gobernador civil o período de información pública correspondente. O custo do tramo A Coruña-Carballo sería duns 2,8 millóns de pesetas, por 5,6 entre Carballo e Corcubión, e 4 entre Carballo e Santiago, todo isto a razón dunhas 80 000 pesetas/km. Canto á superficie servida, o primeiro destes tramos abranguería uns 800 km^2, o segundo uns 1 500 e o terceiro uns 750.[39]

El Eco de Santiago cualifica a proposta do xefe de Obras Públicas de "excelente", apuntando que satisfai as necesidades de comunicacións da provincia:

> Las importantísimas comarcas de Ortigueira y Corcubión, saldrían del marasmo en que viven por falta de vías y por la gran distancia que las separa de los centros consumidores, pues hoy por hoy son casi completamente desconocidas aún de los comprovincianos que solo las visitan en casos de extrema necesidad.
>
> El ramal de Carballo a Santiago es asimismo de excepcional importancia. Además de resolver el problema de la comunicación entre Coruña y Santiago, pondría en contacto á las tierras de Bergantiños y Jallas, principales centros productores de granos y que ni carreteras tienen hoy por hoy para dar salida a sus abundantes frutos.[40]

Mais non chovía a gusto de todos: en Muros recibiron con desagrado a noticia da exclusión da súa vila dos plans. Non entendían como, tendo un porto onde chegaban diariamente buques de gran porte, e posuíndo trinta fábricas de salga e conserva, cuxos produtos eran trasladados por mar á Coruña ou Vigo para a súa exportación, non se lles dotaba das vías terrestres de que carecían. O xornal *El Pueblo Muradano* –probabelmente representante dos intereses da burguesía industrial da vila– exhortaba os veciños e o Concello a protestar contra o que cualificaban de inxustiza.[41]

[38] *Gaceta de Madrid*: 09/08/1904, pp. 494-495.
[39] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 14/09/1904, p. 831; 23/09/1904, p. 863.
[40] *El Eco de Santiago*: 16/09/1904.
[41] *Revista Gallega*, 05/11/1904, pp. 2-3 (reprodución dun artigo de *El Pueblo Muradano*).

A inicios de decembro publicábase o relatorio da Cámara de Comercio de Santiago sobre o asunto. Nel recollíanse as seguintes liñas: A Coruña-Carballo-Corcubión (100 km), Negreira-Laxe (56 km), Muros-Corcubión (36 km) e unha que supuña unha auténtica novidade: Negreira-Corcubión por Zas e Cee (50 km), xustificada para unir a extremidade do ferrocarril da costa na vila corcubionesa co principio do ferrocarril central de Galiza en Santiago, ligando a parte máis avanzada do litoral con todo o interior da península Ibérica, e enlazando as Rías Altas co interior e coas Rías Baixas. Pola súa parte, os argumentos que xustificaban o plan en xeral e as demais liñas en particular eran os mesmos ca os esgrimidos pola Económica quince anos atrás,[42] polo que nos abstemos de comentalos de novo.

En febreiro de 1905, *El Correo de Galicia* comentaba que a Comisión nomeada polo ministerio propuña, para sometelo á aprobación dos poderes públicos, un ferrocarril de Santiago a Carballo (50 km), que conectaría en Compostela coa liña a Ourense, esta aprobada pola propia Comisión[43].

O 31 de marzo era finalmente aprobado o plan xeral de ferrocarrís secundarios, sendo ministro do ramo Javier González de Castejón. Nel incluíanse, no primeiro grupo, as liñas A Coruña-Carballo-Corcubión (105 km), considerada estratéxica, Santiago-O Carballiño-Ourense e Ponferrada-Palacios del Sil, no Bierzo[44].

En xullo de 1905 temos unha noticia moi interesante, porque mostra con clareza o sistema clientelar que rexía a política na Restauración. Con motivo da designación de Montero Ríos como presidente do Goberno, a Unión Protectora de Artesanos de Santiago, da cal o cacique compostelán e o seu xenro Manuel García Prieto eran protectores, publica unha moción dirixida ao pobo santiagués, na que após expor os dons que recibiu Compostela do persoeiro, propuña:

1) Que se elevasen mensaxes de felicitación por parte dos socios a Montero e a García Prieto.

2) Que se promovese unha gran reunión no local da sociedade, á que se invitase aos presidentes de todas as sociedades, a prensa local e "a cuantas personas se consideren interesadas en el bienestar de la población", na cal se

[42] *El Miño*: 01/12/1904, p. 1; *La Correspondencia Gallega*: 02/12/1904, p. 1.
[43] *El Correo de Galicia*: 10/02/1905.
[44] *Gaceta de Madrid*: 04/04/1905, pp. 46-47.

redacte unha mensaxe "popular" a Montero Ríos coas sinaturas de "todo el vecindario", e que na mesma se expoñan unha serie de peticións "que deben interesarse de su influencia", entre as cales estaban un ferrocarril secundario á "rica comarca de Corcubión".

3) Que na dita reunión se nomease a comisión encargada de ir a Madrid a entregar as mensaxes a Montero e García Prieto, expondo as demandas perante o primeiro. Dita comisión sería formada por representantes dos propietarios, as sociedades, o comercio e a banca, o Concello, a Universidade, a Económica, a Cámara de Comercio, a prensa, e "dos ó cuatro obreros designados por los gremios".[45]

Nesta noticia vemos moi claramente como unha sociedade de carácter elitista baixo o control *monterista* como a Unión de Artesanos procuraba, a través da influencia do seu patrón, conseguir as melloras que as clases dirixentes de Santiago crían necesarias para a cidade; todo en nome do "pobo" como demandante lexítimo,[46] que estará presente nas demandas destes ferrocarrís, como veremos máis adiante.

Un mes despois, un tal "Vélez" apuntaba, enumerando os distintos proxectos de conexión férrea entre A Coruña e Santiago, que o proxecto de tranvía eléctrico directo entre as dúas cidades, que fora estudado e orzado, só era ben visto no caso de que se construíse simultaneamente cos proxectos de secundarios Carballo-Santiago-Ourense, Ourense-Zamora e A Coruña-Carballo-Corcubión, xa que a cidade do Apóstolo se convertería no centro de varias liñas, construíndose "dos o tres" estacións que darían vida a distintos barrios[47].

Finalmente, tal como adiantaba a *Gaceta de Galicia* en febreiro, en novembro de 1905 publicábase o plan supletorio de ferrocarrís secundarios, complementario do xeral, no que se incluía o ferrocarril de Santiago a Carballo (50 km), que á vez, igual ca o A Coruña-Corcubión, era declarado como estratéxico.[48]

---

[45] *El Miño*: 05/07/1905, p. 1.

[46] Debemos ter en conta que, polo menos na súa orixe moderna, "pobo" é unha idea elitista que, con orixes clásicas –o *SPQR* romano, o *demos* grego–, adquire sentido político nas revolucións americanas e francesa –lémbrese o "We the people" con que comeza a Constitución norteamericana– e se vai infiltrando de arriba abaixo en millares de acumuladas proclamacións (Ucelay-Da Cal, 2003, p. 155. 157)

[47] *El Miño*: 02/08/1905, p. 1.

[48] *Gaceta de Madrid*: 10/11/1905, pp. 479-480.

En xaneiro de 1907 aparecía un artigo do conservador corcubionés Plácido Castro en *La Voz de Galicia*, onde, ao falar da confirmación de Anselmo Villar como deputado ao Congreso por Corcubión, dá conta do éxito das súas xestións coas deputacións provinciais do norte de España na procura da reforma da lei de secundarios de 1904, de cara a conseguir unha maior garantía de xuro, ante a ineficacia da lei, recoñecida polos ministros de Fomento. Castro confiaba en Villar, home de "acreditada competencia mercantil" intelixencia e capital, para impulsar os ferrocarrís de Corcubión á Coruña e de Carballo a Santiago co concurso de capitais da emigración á Arxentina.[49] Por último, afirmaba que estas liñas non necesitarían a subvención de 3 000 pesetas/km unha vez iniciada a explotación, alegando que, ao seren os cabos Fisterra e Vilán os máis avanzados cara ao Atlántico e por tanto os máis próximos aos caladoiros de altura, o ferrocarril permitiría levar carbón aos vapores pescadores, así como trasladar máis rapidamente o peixe fresco.[50]

O 30 de agosto de 1907 Plácido Castro e as rexións do norte do Estado vían por fin atendidas as súas alegacións coa promulgación dunha lei, sendo ministro de Fomento o conservador tudense Augusto González Besada, que modificaba a de 1904, de cara a estimular a construción dos ferrocarrís secundarios. O límite do capital máximo para a garantía de xuro elevábase de 50 000 pesetas a 80 000 (art. 1). O límite de 3 000 pesetas/km de custo da explotación para a garantía era substituído por unha fórmula, de maneira que fose individualizado para cada liña (art. 2). Os plans xeral e supletorio eran fusionados nun só (art. 3), e as liñas podíanse conceder illadamente, en vez de por grupos (art. 4). Por outro lado, a política proteccionista dos gobernos pos-98 –especialmente patente na Lei de protección a industria nacional, tamén de 1907 (De los Cobos Arteaga & Martínez Vara, 2004)– deixábase sentir no artigo 5, que estabelecía que o material fixo e móbil empregado na construción e explotación dos ferrocarrís secundarios debía ser de fabricación española, excepto aquel que non fose fabricado no Estado, en cuxo caso se podía importar co pagamento dos aranceis correspondentes (art. 5).[51] Isto supuña unha ruptura coa política ferroviaria posta en marcha desde os inicios do ferrocarril en España, xa que, para fomentar a construción rápida do ferrocarril, os gobernos eximiran ás

[49] A cal foi realmente importante na comarca de Fisterra nos primeiros dous terzos do século XX, representando polo menos 70 % dos emigrantes ceeses antes da guerra civil (Castiñeira Castro, 1999, p. 337), non sendo escasos os vínculos que se mantiñan entre a patria de orixe e a comunidade asentada no Río de la Plata.
[50] *La Voz de Galicia*: 25/01/1907, p. 1.
[51] *Gaceta de Madrid*: 15/09/1907, p. 1109.

compañías do pago de aranceis polos materiais de construción e o material móbil. Coa mudanza de século, a política do Estado cambiou, póndose ao servizo da industria española (Comín Comín, Martín-Aceña, Muñoz Rubio, & Vidal Olivares, 1998).

7.2. O proxecto de lei de ferrocarrís estratéxicos de 1907 e a Lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos de 1908

O 4 de novembro, Besada presentaba ás Cortes un proxecto de lei de "ferrocarrís estratéxicos", que tiña como fin dotar toda a costa cantábrica e mediterránea de vías férreas. O Goberno outorgaría, de acordo coas prescricións da lei, a concesión dunha liña de vía larga entre Pontevedra e Ribadavia e as de un metro que faltaban para completar a conexión entre O Carril, Ferrol e Irún, no que toca a Galiza (art. 1). Para estas liñas, o Goberno garantía, unha vez posta a liña en explotación, un xuro máximo de 5 % anual do capital investido na construción de cada liña (art. 3).[52]

Na Coruña, a Cámara de Comercio reaccionou á noticia acordando xestionar, na sesión do 27 de novembro, a adición ao proxecto de lei dun ramal da Coruña a Corcubión, chamando a atención de todos os "elementos influyentes" e dos concellos interesados, e singularmente da prensa local, sobre a importancia que tiña tal xestión para a provincia. Canto á prensa, *La Voz de Galicia*, *El Noroeste* e *A Nosa Terra* responderon ao chamamento, destacando a importancia non só estratéxica, senón sobre todo comercial, que tiña o proxecto, chegando a cualificar a comarca atravesada por tal liña como "el granero de Galicia", e salientando varios aspectos fundamentais: sería o tramo que completaría o ferrocarril da costa; a rápida comunicación cun tramo do litoral en que había multitude de naufraxios, facilitando así as operacións de salvamento e rescate; a riqueza agrícola da zona; o desenvolvemento que podería acadar a artesanía dos encaixes de Camariñas e Muxía[53], cuxas puntillas, denunciaba *A Nosa Terra*, eran imitadas mecanicamente por fabricantes alemáns, producíndose unha competencia desleal que se agravaba pola falta de comunicacións na Costa da Morte; e a propia conveniencia do ferrocarril para a cidade da Coruña, ao recibir os produtos da zona e así abaratar o custo da vida na cidade, e facilitar igualmente a subministración de produtos cara a esas

[52] *Gaceta de Madrid*: 13/11/1907, pp. 592-593.

[53] O encaixe de palillos no partido xudicial de Corcubión remóntase á Idade Moderna, onde constituíra unha especialización desta comarca. A partir de 1880 varios emigrantes desta zona, especialmente de Muxía, comezaran a difusión comercial dos encaixes galegos por América Latina. O éxito destes primeiros envíos deu lugar á aparición na vila da Barca dun pequeno grupo de comerciantes que se dedicaban á recolección dos encaixes artesanais nos arredores e a súa distribución no novo continente (Carmona Badía & Nadal Oller, 2005).

comarcas. *La Voz de Galicia* destaca as desvantaxes dos medios de transporte existentes, a estrada e os barcos de vapor, polo maior tempo e diñeiro gastados.[54] O Concello de Corcubión, presidido naquel momento por Celestino Miñones, reaccionaba á noticia adheríndose ao acordo da Cámara de Comercio, cualificando o proxecto de "beneficioso para esta desesperada comarca, para los intereses comerciales de la provincia y para los estratégicos é internacionales en general", solicitando igualmente a cooperación de *La Voz de Galicia* en prol do proxecto.[55] En Cee, pola súa parte, o pleno municipal facultou ao alcalde para acudir aos poderes públicos, xunto cos demais da comarca, para secundar a petición da Cámara.[56] Mais esta, en vista do número de peticións feitas sobre inclusións no plan de ferrocarrís estratéxicos, desistiu de insistir nesta vía, e optou por xestionar o estudo das vías A Coruña-Corcubión e Carballo-Santiago como ferrocarrís secundarios, acordando dirixirse aos concellos interesados para tentar lograr, co auxilio da Deputación, reunir as 40 000 ou 50 000 pesetas que custaría o estudo das liñas, co fin de preparar a concesión e pór o proxecto en estado de ofrecelo ás empresas interesadas, as cales encontrarían, segundo a Cámara, base suficiente para o negocio cos rendementos asegurados polo Goberno e a vida económica das zonas atravesadas.[57]

Do proxecto presentado por Besada resulta finalmente a Lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos do 26 de marzo de 1908. Aos ferrocarrís secundarios, cuxa definición e división en subvencionados e non subvencionados polo Estado eran as mesmas que en 1904, engadíanse os ferrocarrís estratéxicos, definidos como aqueles que, con independencia do servizo que puidesen prestar a outros intereses xerais, atendesen directamente necesidades ou conveniencias da defensa nacional, o cal permitía todo tipo de interpretacións (Álvarez Cobelas, 2015, p. 21). O seu prazo de concesión era dun máximo de 99 anos (art. 1). Ambos tipos de ferrocarrís quedaban sometidos aos regulamentos de transportes militares (art. 5). Sobre os estratéxicos, o Goberno, por iniciativa propia ou a petición de calquera particular ou entidade, acordaría a realización de concursos para a presentación de proxectos destes ferrocarrís. No anuncio do concurso determinaríanse, após o relatorio do Consello de Obras Públicas e da Xunta de Defensa nacional, o trazado xeral da liña, os requisitos que debían reunir as obras e o material fixo, móbil e de tracción para garantía dos servizos peculiares destes ferrocarrís e outras

[54] *El Noroeste*: 28/11/1907, p. 1; *La Voz de Galicia*: 28/11/1907, p. 1; *A Nosa Terra*: 04/12/1907, p. 3.
[55] *La Voz de Galicia*: 04/12/1907, p. 1.
[56] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 11/08/1908, Concello de Cee, sesión do 2 de decembro de 1907, p. 126; 27/08/1908, Concello de Cee, sesión do 8 de decembro de 1907, p. 769.
[57] *La Voz de Galicia*: 19/12/1907, p. 1.

condicións. O proxecto que aprobase o Goberno como resultado do concurso serviría de base para a poxa, após relatorio do Consello de Obras Públicas e da Xunta de Defensa nacional (art. 33). O Consello de Administración das compañías adxudicatarias debía comporse en todo momento de cidadáns españois con residencia no Estado español (art. 34). Estabelecíase o largo da vía dun metro (art. 15). O Estado, unha vez comezada a explotación de cada sección, garantiría un xuro dun máximo de 5 % anual do capital correspondente á construción (art. 17). O dono do proxecto tería dereito de tenteo na poxa ou ao pagamento de dito proxecto polo concesionario, segundo taxación, que non podía exceder de 500 pesetas/km. Se o dono do proxecto non usaba o seu dereito de tenteo, podían exercelo as deputacións provinciais e concellos interesados na construción da liña, sempre que rebaixasen polo menos 20 % do importe do xuro garantido ao adxudicatario (art. 22).

O plan adxunto á lei comprendía os ferrocarrís da Coruña a Carballo e Corcubión (105 km) e de Santiago a Carballo (50 km), de igual modo que case todos as liñas en Galiza, entre os ferrocarrís estratéxicos.[58] Segundo Baldomero Cores (2005, p. 244), Besada podía entender que era máis fácil xustificar tales proxectos polas necesidades militares, xa que os proxectos de secundarios requirían unha maior xustificación, un punto de vista que compartía Plácido Castro, quen optou por defender a construción deste ferrocarril argüíndo que a ría de Corcubión xuntaba todas as condicións precisas para ser cualificado como punto de alto interese militar.

As reaccións foron case inmediatas: o xornal pontevedrés *La Correspondencia Gallega* reclamaba, ante unha mellora de tal importancia para moitas comarcas, que os organismos da rexión estudasen as novas liñas con detemento e coadxuvasen na súa rápida execución, "ya que así conviene á los intereses que todos están en la obligación de atender y fomentar"[59].

Pouco despois os directamente interesados comezaban a mover ficha: ante as respostas dos concellos de Carballo e Corcubión e de Benito Blanco-Rajoy ás xestións da Cámara de Comercio coruñesa, esta nomeou unha comisión que, xunto co presidente da corporación, visitase ao vicepresidente da Comisión provincial e ao alcalde da Coruña, para conseguir que a Deputación e o Concello sufragasen as 25 000 pesetas de custo do

[58] *Gaceta de Madrid*: 27/03/1908, pp. 1281-1283.
[59] *La Correspondencia Gallega*, 10/04/1908, p. 2.

estudo das liñas A Coruña-Corcubión e Carballo-Santiago, que serían devoltos con posterioridade pola concesionaria; e acordou dar as grazas a Blanco-Rajoy e a Besada polas súas xestións. De igual modo, dirixiuse aos deputados e senadores pola Coruña, ao xefe de Estado Maior, poñente da Xunta de Defensa Nacional no relatorio sobre a lei, e ao presidente do Goberno, Antonio Maura. Ponse así de manifesto a estreita conexión entre a burguesía coruñesa, da cal a Cámara era un órgano corporativo, e a clase política da Restauración, evidenciando igualmente os vínculos clientelares que os unían a tales caciques.[60] A Cámara confiaba en que as garantías que ofrecía a lei atraerían facilmente o capital privado. O 4 de maio o asunto chegaba ao pleno da Deputación, que acordou deixar sobre a mesa un ditame da Comisión de Fomento que propuña adherirse á Cámara de Comercio, así como tamén facultar á Comisión provincial para que entendese no asunto e resolver axiña en prol da cuestión. A Cámara de Comercio, pola súa parte, recibiu proposicións de dúas entidades técnicas que se comprometían a realizar os estudos dos ditos ferrocarrís, acordando esperar a contar co concurso dos concellos interesados, dos que se pretendía que financiasen igualmente o anticipo para a preparación do proxecto. Para iso, decidiu impulsar unha comisión mixta executiva, con representantes da Deputación, dos concellos da Coruña, Carballo, Corcubión, Cee, A Laracha, Vimianzo, Coristanco, Zas e Oza[61], e da propia Cámara. O Concello da Coruña acordou aboar 25 % do importe[62]. O de Santiago acordou contribuír igualmente, mais atendendo á preferencia que para eles debía ter o ferrocarril de Santiago a Cortiñán (Betanzos)[63].

En xuño, ante o adiamento do asunto pola Comisión provincial, *La Voz de Galicia* protesta, exhortando á Deputación a que se dese présa para realizar o proxecto e entregalo ao Estado, para que este destinase unha cantidade de crédito para xuros.[64] Ese mesmo mes Plácido Castro publica dous artigos na mesma liña –só achamos o segundo– cun discurso claramente rexeneracionista:

> Escuelas y vías de comunicación modernas, útiles, son las únicas arterias por donde circulará la sangre que puede regenerar á nuestros hijos y llegar á constituir un país culto, industrioso, que

[60] Outra evidencia clara disto é o facto de que o secretario da Cámara de Comercio, Wais, fose á vez deputado provincial (*La Voz de Galicia*, 03/06/1908).
[61] Concello que en 1912 foi absorbido polo da Coruña.
[62] *El Noroeste*: 31/03/1908, p. 2; 28/04/1908, p. 1; 05/05/1908, p. 1; 17/05/1908, p. 1; 22/07/1908, p. 2; *La Voz de Galicia*: 28/04/1928, p. 1; 21/05/1908, p. 1; 30/09/1908, p. 1; *El Diario de Pontevedra*: 22/12/1908, p. 1; Diario de Galicia: 25/03/1909.
[63] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 07/12/1908, Concello de Santiago, sesión do 17 de xuño de 1908, p. 1113.
[64] *La Voz de Galicia*: 04/06/1908, p. 1.

> alcance el respeto y consideración que no merecemos si se tiene en cuenta que solo producimos millares de brazos destinados a la emigración, a llenar las bodegas de los trasatlánticos, á dar contingente de hombres que explotan y aprovechan gentes inteligentes en otros países[65].

En agosto, finalmente, dábase a noticia de que a casa inglesa Walker e Compañía, de Londres, representada en Galiza polo enxeñeiro militar José Blanco, se comprometía a construír "rápidamente" estes ferrocarrís[66]. En setembro comunicábase que esa compañía estaba realizando os estudos do ferrocarril Santiago-Carballo, encontrándose daquela á altura de Portomouro.[67]

Outro persoeiro que tamén reclamaba a construción do ferrocarril dos tres ces na prensa, neste caso na madrileña, era Enrique Corral, que, falando da súa viaxe a Corcubión, Cee e Vimianzo, destacaba a importancia da liña do punto de vista militar, máis unha vez, para asegurar a rápida defensa daquel tramo de costa, sinalando igualmente que o ferrocarril fora demandado polos cónsules de Alemaña, Reino Unido, Portugal, Francia e a Arxentina, xunto coas autoridades dos concellos do partido xudicial de Corcubión. Indica tamén a importancia económica que tería a liña ao comunicar a fábrica de carburos de Cee, o depósito de carbón de Corcubión[68] e o encaixe de Camariñas, que comparaba co de Almagro, destacando a súa exportación a América, evitando tamén así a emigración masiva a este continente. Di de Corcubión: "donde, infinitamente mejor que en otros puertos, podía desarrollarse la industria de salazón y conserva de la sardina".[69]

Outro artigo, esta vez de "Grifbaner" –pseudónimo do corcubionés Antonio Díaz Novo–, no semanario *Nova Galicia* de Bos Aires, louvaba ao banqueiro da súa vila e vicecónsul de Alemaña Manuel Miñones Barros, do que dicía:

> Contando con grandes recursos pone en juego su notoria y poderosa influencia para conseguir, para un pueblo que no es el suyo natal, toda clase de mejoras [...]. Es digno también de encomio por las gestiones que está practicando de común acuerdo con la Cámara de Comercio de la Coruña para incluir entre la serie de ferrocarriles estratégicos, el de la Coruña, Carballo, Santiago y Corcubión. Cuenta al efecto con la colaboración del Marqués de Figueroa, ministro de Gracia y

[65] *La Voz de Galicia*: 23/06/1908, p. 1.
[66] *Ingeniería*: 30/08/1908, p. 286; *El Diario de Pontevedra*: 22/12/1908, p. 1; *Diario de Galicia*: 25/03/1909.
[67] *La Correspondencia Gallega*: 17/09/1908, p. 2.
[68] Propiedade de Plácido Castro (Cores Trasmonte, 1999, p. 446).
[69] *El Mundo*: 05/12/1908, p. 2.

> Justicia y del ex ministro de Fomento Sr. Gaset (*sic*); por lo tanto todo hace preveer (*sic*) un feliz resultado en sus gestiones ...[70]

En efecto, Miñones Barros era un membro da crecente burguesía corcubionesa, militante, ademais, do partido liberal e rival, por tanto, dos conservadores de Plácido Castro e outros notábeis locais (Lamela García, 1991, p. 15).

O 23 de marzo de 1909, nunha reunión da Comisión Mixta antedita, o enxeñeiro José Blanco presentaba os estudos completados do ferrocarril Carballo-Santiago, anunciando que os da Coruña-Corcubión serían terminados axiña. Manifestou tamén que a compañía inglesa a que representaba estaba disposta a comezar a construción inmediatamente que os proxectos fosen aprobados polo Goberno. A Cámara e Blanco tiñan solicitado o concurso había tempo, e ante a parálise do asunto acordaron elevar ao ministro de Fomento, procurando para tal fin o apoio tamén das corporacións e asociacións da provincia interesadas, unha exposición documentada para demostrar que os ferrocarrís demandados non supuñan desembolso ningún para o Estado, xa que, segundo cálculos "prudentes", habían de render un xuro de 9 % como mínimo, por riba do 6 % que o Estado garantía aos estratéxicos.[71]

Uns días despois presentábanse os estudos completos de ambos ferrocarrís. A súa lonxitude total sería de 155 km: 35 da Coruña a Carballo, 70 de Carballo a Corcubión e 50 de Santiago a Carballo. O custo por quilómetro fixábase en 80 000 pesetas, ao ser o máximo que garantía o Estado, polo que o custo total das liñas, incluíndo o material móbil, ascendería a 12,4 millóns de pesetas, das cales 8,4 millóns na sección A Coruña-Corcubión e 4 no tramo Santiago-Carballo.

Canto aos trazados, Blanco procuraba evitar túneles e obras de fábrica de importancia, para diminuír os custos en movemento de terras e expropiacións. A liña A Coruña-Corcubión partiría da estación coruñesa para ascender pola ladeira de Elviña até o alto de Uxes, salvando a divisoria do río Monelos, contornando despois a divisoria dos vales de Sigrás, Arteixo e Loureda, sen perder altura, seguindo polas ladeiras do monte Carboeiro e cruzando outra divisoria para entrar na bacía do río Anllóns, descendendo pola súa ladeira dereita desde A Laracha até Carballo, ascendendo desde esta estación á divisoria do Anllóns e o río Xallas, e continuando por ela cara a Couso. Desde aquí

[70] *Nova Galicia*: 28/03/1909, p. 1.
[71] *Diario de Galicia*: 25/03/1909.

seguiría pola divisoria do Xallas e o río do Porto, pasando polas proximidades dos lugares de Grixoa de Esternande, As Travesas, Cícere, Muíño e Sisto, seguindo desde este punto pola divisoria do Xallas e o río do Castro, comezando a descender polas ladeiras dos montes de Cabral para chegar a Dumbría, continuando o descenso pola marxe esquerda do Castro até a estación de Codesos-A Pereiriña, e seguindo até Corcubión pola zona da estrada, aproveitando, se fose posíbel, algún tramo dela. Serviría toda a zona de costa e interior situada entre A Coruña, Negreira e Outes.

Pola súa parte, o ramal Santiago-Carballo partiría do barrio compostelán de Vista Alegre, ascendendo pola cadea na que se asenta Figueiras até a divisoria dos ríos Ulla e Tambre, descendendo pola marxe esquerda do Tambre até Portomouro, seguindo pola marxe esquerda do río Dubra até alcanzar o alto de Castelo, descendendo despois pola marxe dereita do río Taboada, pasando preto das parroquias de Entrecruces, Rus e Ardaña, seguindo o descenso até cruzar o río Rosende e, atravesando o alto de Carballo Vello, chegar á vila bergantiñá. Serviría, pola súa parte, a península do Barbanza, a Ulla, o Barcala, Santa Comba, A Maía e parte da comarca de Ordes.

O largo da vía sería o métrico, a pendente máxima non pasaría de 2 %, e o radio mínimo das curvas sería de 150 m. Canto ao tráfico de viaxeiros, Blanco calculaba, con base no número de viaxeiros que circulaban anualmente entre as principais vilas afectadas, tendo en conta tanto o movemento ordinario como o extraordinario que se rexistraba nas épocas de festas, baños de mar e medicinais, nas de quintas e noutras, e supondo que a cantidade de viaxeiros se cuadriplicaría, como mínimo, debido á facilidade e economía da locomoción, uns 220 000 viaxeiros anuais –607 diarios– na liña A Coruña-Corcubión, e 820 diarios –uns 300 000 anuais– na Santiago-Carballo.

Canto ás mercadorías, Blanco enumeraba as producións da zona: trigo, cebada, millo, centeo e fabas en Bergantiños –repetindo o cualificación de "granero de Galicia"– ; unha fábrica de ladrillos en Bembibre (Val do Dubra), outra de olaría en Buño (Malpica de Bergantiños), outra de carburo de calcio no Pindo (Carnota) e outras cen de conservas en toda a zona; a exportación dos encaixes ao exterior e ao estranxeiro, a de ovos para Santiago e a de gando vacún e porcino; a silvicultura do piñeiro, coa súa resina; e o peixe dos bancos da zona do cabo Fisterra.

Sobre as tarifas, propúñase para viaxeiros e mercadorías as que tiña o ferrocarril Palencia-A Coruña, rebaixadas un 10 %. Dese modo, os viaxeiros pagarían 0,10

pesetas/km en primeira clase, 0,075 en segunda e 0,005 en terceira, mentres que as mercadorías satisfarían 0,125 pesetas por t/km. Aplicando estas tarifas, o produto bruto por ano, de viaxeiros e mercadorías, sería duns 1,7 millóns de pesetas na A Coruña-Corcubión e 930 000 pesetas na Santiago-Carballo, con base nos cálculos do tráfico probábel. Para os gastos de explotación, Blanco aplica a fórmula empregada na rede catalá, e supón que serán de 8 000 pesetas/km no ferrocarril A Coruña-Corcubión e de 8 700 no Carballo-Santiago.

El Noroeste e o *Diario de Galicia* indican, ao informaren do proxecto, que estes ferrocarrís facilitarían o transporte, aumentarían a riqueza, fomentarían o tráfico e serían "base segura de prosperidad" para a zona, así como un medio eficaz de comunicar A Coruña con Santiago.[72] Pola súa parte, *El Diario de Pontevedra*, aínda celebrando este feito, denunciaba o agravio comparativo coa tardanza na terminación dos estudos da liña Pontevedra-Ribadavia, cuxo prazo sufrira varias prórrogas[73].

O concello de Muros, pola súa parte, demandou á Cámara de Comercio, ante o requirimento desta dunha cantidade para financiar o estudo do ferrocarril A Coruña-Corcubión, que xestionase a prolongación de dita vía até a súa vila, cuxa importancia alegaban tanto do punto de vista estratéxico, dadas as condicións e a situación xeográfica da ría muradán, como o comercial, debido ao desenvolvemento das industrias da salga e das conservas, que só contaban coa vía marítima para a súa exportación. En caso afirmativo, contribuirían con non menos de 5 000 pesetas, mais, en troques, acordaron non contribuír, polo momento, a un ferrocarril cuxos beneficios para Muros serían máis aparentes que reais[74].

8. O proxecto da Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (1910-1912)

Por fin, o 30 de decembro de 1909, unha vez oídos a Xunta de Defensa Nacional e o Consello en pleno de Obras Públicas, e conforme o proposto pola Dirección Xeral de Obras Públicas, abríase o concurso de proxectos para os ferrocarrís A Coruña-Corcubión e Santiago-Carballo, suxeitos ás seguintes bases: proxectaríanse con vía única de 1 m de largo; enlazarían con todos os que chegasen a puntos servidos por eles, mediante un peirao común que facilitase os transbordos, caso de teren distinto largo da vía; por regra xeral,

[72] *El Noroeste*: 25/03/1909, pp. 1-2: *Diario de Galicia*: 26/03/1909.
[73] *El Diario de Pontevedra*: 29/03/1909, p. 2.
[74] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 23/08/1909, sesión do 11 de xuño de 1909, p. 768.

as pendentes non deberían exceder de vinte milésimas, e o radio das curvas non baixaría de 120 m, con excepcións unicamente en casos moi xustificados; a liña debía estar disposta para ser percorrida por trens de tropas de todas armas co seu material propio, á velocidade mínima de 25 km/h; o ferrocarril debería estar dotado para poder transportar pezas de artillaría de 4 500 kg de peso máximo e de 4,2 m de longo na súa maior lonxitude; podería adoptarse a tracción eléctrica, demostrando que fose preferíbel á tracción vapor e construíndo a liña de modo que fose posíbel circular con trens de vapor; procuraríase que a vía, e especialmente as obras de fábrica, así como as estacións, depósitos de material e talleres non puidesen ser atacados por buques inimigos; na mesma liña, non se debería trazar as liñas á vangarda dos puntos fortificados nin das posicións que houbesen de constituír núcleos da defensa ou apoios do ataque no caso de guerra; os proxectos debían ser asinados por facultativos con título expedido en España; e as liñas non podían aproveitar as estradas nin outras vías existentes. O prazo para a admisión de proxectos terminaba o 31 de agosto de 1910 para a liña A Coruña-Corcubión, e o 26 de xullo do mesmo ano para a Carballo-Santiago.[75] Na noticia sobre a apertura do concurso da primeira liña, o xornalista Julio Romero desexaba que os estudos se fixesen canto antes, aproveitando en parte os xa feitos.[76]

En febreiro, a prensa compostelá daba a noticia de que dous enxeñeiros franceses chegaran a cidade desde Vimianzo, percorrendo o trazado das liñas. Sería unha compañía francesa a que se encargaría da súa construción.[77] Tal empresa era a Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios (SEFS), domiciliada en Madrid. O 26 de marzo, o enxeñeiro xerente da compañía, Jean Chatain, acompañado de Plácido Castro e do director da sucursal do Banco Español de Crédito, señor Coll, visitaba A Coruña para explicar o proxecto ás autoridades e a prensa, visitando ao alcalde Lens. A compañía era constituída por un grupo financeiro español, no que figuraban os bancos Español de Crédito e de Vizcaya, e outro francés, do que formaban parte personalidades da alta banca parisiense, que constituían "segura garantía de éxito y de seriedad en esta empresa". Para terminar os estudos no prazo estabelecido, Chatain tiña pensado instalar as súas oficinas na Coruña e Corcubión, e deixara constituídas dúas brigadas de técnicos e auxiliares entre Carballo e Santiago, que recibirían o reforzo dunha terceira para estudar as liñas que pretendían construír. Á vez, estábanse realizando os traballos de gabinete para a iniciación de

[75] *Gaceta de Madrid*: 31/12/1909, pp. 775-776; 22/01/1910, p. 155.
[76] *La Voz de Galicia*: 02/01/1910.
[77] *Diario de Galicia*: 23/02/1910.

expedientes. Esperaban obter a concesión e a subvención estatal antes do final do ano, para as que xa tiñan consignados dos depósitos en metálico que consignaba a lei, e así comezar as obras a inicios de 1911 para telas terminadas a principios de 1914, construíndo o tramo A Coruña-Carballo xa no ano 1911. Esta présa debíase á necesidade de non ter o capital inmobilizado, xa que a Sociedad non percibiría a subvención de 5 % até o comezo da explotación. O enxeñeiro consideraba, igualmente, após ter percorrido o terreo que había de cruzar a liña e realizar xa un anteproxecto, que este ferrocarril era un dos máis viábeis dos que se estaban emprendendo no Estado español, chegando a afirmar que só necesitaría a garantía de xuro estatal durante os dous primeiros anos da explotación. Esperaban igualmente a colaboración da provincia.[78] *La Correspondencia de España* destacaba a mellora nas comunicacións da zona con respecto aos existentes coches e dilixencias.[79] O día 30, Chatain visitou as autoridades e a prensa de Compostela, co mesmo fin.[80]

A Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios constituírase en Madrid o 16 de xullo de 1909. O seu obxectivo era participar nun ambicioso proxecto de construción ferroviaria en España e Portugal,[81] tal como queda patente no artigo terceiro dos seus estatutos:

> El estudio de todas las líneas de ferrocarriles, tranvías o medios de comunicación y de toda clase de obras públicas y particulares en general, sin limitación alguna, cuyo estudio considere interesante. La obtención por compra, arrendamiento, contrata, venta, construcción, explotación o cesión de concesiones de obras públicas o privadas, sea por cuenta propia, sea en participación con otras sociedades o particulares. La adquisición, explotación o venta de todos los terrenos, minas, canteras, talleres y de cuantas industrias anexas a la explotación del ferrocarril les puedan interesar a la Sociedad. La creación de sociedades o empresas similares anónimas o en comandita o suscripción con las mismas. La adquisición, emisión, venta de todos los títulos o valores relacionados con los asuntos de la Sociedad, así como cualesquiera operaciones financieras relacionadas con los mismos (citado en Ortúñez Goicolea, 2005, p. 425).

O seu capital ascendía a cinco millóns de pesetas, na forma de 10 000 participacións adquiridas por inversores franceses, españois e belgas.[82] O presidente era

[78] *El Eco de Galicia*: 27/03/1910, p. 1; *El Noroeste*: 27/03/1910, *La Voz de Galicia*: 27/03/1910, p. 1.
[79] *La Correspondencia de España*: 28/03/1910.p. 1.
[80] *Diario de Galicia*: 31/03/1910, p. 2.
[81] *La Mañana*: 23/05/1910.
[82] Principalmente: Banco Español de Crédito, Banco de Vizcaya, Banque de Paris et des Pays Bas (Paribas), Banque Française pour le Commerce et l'lndustrie, Crédit Mobilier, Compagnie Générale des Chemins de Fer et Oeuvres Publiques (Martínez López, 2005, p. 775)

Antonio de Cuadra y Raoul, segundo marqués de Guadalmina, un empresario experimentado na industria ferroviaria, con participacións nas compañías de Madrid a Cáceres y Portugal, dos Ferrocarriles Andaluces e do Ferrocarril Central de Aragón (Martínez López, 2005), e con bos contactos políticos; en definitiva, unha persoa ben situada para unir os líderes da industria e as finanzas estranxeiras, en particular os franceses e os españois. Alén do consello de administración,[83] a empresa contaba cos servizos dun grupo de estudo cuxa función era avaliar proxectos dispoñíbeis. Fóra de Galiza, a firma conseguiu a concesión, en 1909, e construíu, entre 1910 e 1914, as liñas Palencia-Villalón, Medina de Rioseco-Villada e Medina de Rioseco-Palanquinos, así como adquirira o proxecto da liña Villanueva del Campo-Benavente, en Tierra de Campos –os Ferrocarriles Secundarios de Castilla–, que obedecían aos seus ambiciosos obxectivos de construír unha ampla rede de vía estreita en Castela que conectase, tamén en largo métrico, con Galiza, Asturias e a zona norte da península, servindo á vez de enlace cos ferrocarrís dun metro da zona centro (Ortúñez Goicolea, 2005). Tamén solicitou e obtivo a concesión da liña Huelva-Ayamonte en 1913, apoiada polos concellos da zona, a Cámara de Comercio da última cidade e o Goberno portugués (Muriel Ramírez, 2006, pp. 8-15). Igualmente, adquirira os proxectos das liñas Toledo-Navahermosa (70 km) e Estada-Balaguer (71 km)[84].

Mais, a pesar das palabras de Jean Chatain, era moi pouco probábel que as liñas que construíu ou pretendía construír a SEFS fosen rendíbeis. Foi só cando o goberno ofreceu unha garantía financeira para montar as liñas contempladas no plan de 1908 que Guadalmina se puxera en marcha. O consello de administración do Banco Español de Crédito decidiu apoiar de inmediato os marqueses de Guadalmina e Urquijo na creación das compañías de ferrocarrís secundarios. A garantía de xuro de 5 % do Goberno incluía o material móbil, custos administrativos de estabelecemento, o deseño técnico do proxecto, a taxación, o seguro de obreiros e as subministracións, todo o cal incrementaba substancialmente o capital obxecto do subsidio. Así, as remuneracións de 5 % estaban garantidas para a dirección e a administración, e polo xuro do capital adiantado para construír o ferrocarril.

[83] Composto, á altura de 1914 e 1915, polo marqués de Guadalmina, Paul Chapuy, Nathan Suss, Henry Bousquet, Jean-Charles Charpentier, Émile Maillard, o barón de Cantalausse, Michel Lagrave, o príncipe Andrés Poniatowski, Enrique Ocharán e Alfredo Escobar Ramírez, marqués de Valdeiglesias. En 1909 tamén constaban Luis Álvarez de Estrada, barón de Las Torres a partir de 1919, e Léon Cocagne. Advírtese, por tanto, a presenza dos capitalistas franceses que fundaran a compañía (Ortúñez Goicolea, 2005).
[84] *El Financiero Hispano-Americano*: 22/09/1911, p. 781.

Baixo estas circunstancias, todo o que se necesitaba era o capital necesario para os traballos, e apoio político para garantir as autorizacións. En xullo de 1909, Guadalmina conseguiu convencer varias institucións financeiras para avanzaren o diñeiro e formar a Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios. Algunhas destas institucións financeiras estaban vinculadas a empresas de enxeñaría ou construción, e a provedores de materias primas, polo que poderían inferirse outros beneficios da construción das liñas. Os bancos emitiron bonos e adquiriron a maioría deles, a un tipo de cambio moi reducido de 13,25 %. Tamén se beneficiaron da mediación nas operacións financeiras doutros clientes. Ademais, ao haber unha diferenza entre o valor dos títulos e os custos da infraestrutura máis a compra de materiais, SEFS distribuíu un dividendo adicional de 20 % sobre o valor amortizado das accións.

Axiña que os trens comezaron a circular, o Estado español pagou a garantía prometida de 5 % polo capital empregado na construción e, a partir dese momento, SEFS pagou os bonos a unha taxa de 4,11 % en concepto de xuros e cancelación de débeda. Despois disto, os directivos da sociedade aínda tiñan nas súas mans un superávit considerábel.

En resumo, os socios beneficiáronse en todas as etapas. Non sorprende que os contemporáneos describisen os ferrocarrís construídos baixo a Lei de 1908 como "ferrocarrís financeiros". Todos os riscos estaban cubertos. En primeiro lugar, non se escatimaba diñeiro na súa construción, xa que canto máis gastaba o construtor, maior ía ser a subvención pagada polo Estado aos bancos que avanzaran os fondos. Por outro lado, emitíronse moi poucas accións, xa que as subvencións estatais cubrían os xuros dos bonos e até era posible transferir beneficios aos empresarios sen que estes aparecesen na conta de perdas e ganancias (De los Cobos Arteaga & Martínez Vara, 2004).

Os intereses especulativos, por desgraza, tiñan un peso significativo nas primeiras solicitudes de concesión de servizos públicos nunha época en que dominaba o pensamento económico liberal e, por tanto, o modelo de xestión privada, como xa indicamos máis arriba para o caso dos primeiros ferrocarrís galegos, ou como sinalaron Alberte Martínez e Carlos Piñeiro (2001, p. 7) para os tranvías coruñeses ou o fornecemento de augas á cidade herculina.

Non debe estrañarnos o feito de que a Sociedad Española de Ferrocarriles Secundarios fose constituída con capital maiormente estranxeiro, xa que tal circunstancia

era unha constante desde os inicios do ferrocarril en España, a cal se debe a múltiples factores: os países pioneiros na industrialización europea, como Francia ou Bélxica, xeraran ao longo de dito proceso unha importante acumulación de capital que se vai proxectar de forma crecente cara ao exterior desde mediados do século XIX en forma de novas oportunidades de investimento. Estas orientáronse preferentemente cara aos países novos e a Europa periférica, como o Estado español, sendo o ferrocarril un dos seus principais destinos sectoriais.

Os investimentos franceses no Estado español respondían a varios factores: unha dependencia tecnolóxica, en materia de capital humano, que viña desde o século XVIII e se manifestara especialmente no ámbito das obras públicas –foran enxeñeiros franceses como Lemaur os que construíran os camiños reais e as grandes pontes de pedra para os Borbóns, caso da actual N-VI, así como edificacións como o Pazo de Raxoi en Santiago–, a cal, á vez, era reflexo dunha dependencia política da monarquía española con respecto á francesa, que practicará cara ao noso país unha política orientada aos intereses coloniais franceses, especialmente no plano económico. España era un Estado aliado e dependente de Francia e, ademais, existía unha visión demasiado optimista sobre os recursos españois. Os estudos de viabilidade valoraban á baixa os custos de construción, xa que quen os facían tiñan interese en que se construísen os ferrocarrís. Alén disto, a ausencia de ríos navegábeis e outros medios de transporte impulsaban a construción ferroviaria. Os investimentos eran fundamentalmente financeiros, non industriais: os que gañaron diñeiro foron os técnicos e os financeiros, de dúas formas: por medio da emisión de obrigas, do diñeiro dos pequenos, e non tan pequenos, aforradores; e a través da mediación financeira (Álvarez Cobelas, 2015, pp. 14, 17-18). No terreo dos ferrocarrís secundarios, os franceses entran en relación coa súa recuperación da crise finisecular e coa lexislación ferroviaria de inicios do século XX, que veremos máis adiante.

Canto aos belgas, estes orientaran o seu investimento exterior principalmente cara os tranvías e os ferrocarrís secundarios, unha estratexia condicionada, en boa medida, pola súa dilatada experiencia nestes campos e o seu modelo de crecemento baseado na industria pesada –minaría, metalurxia– apoiada nun potente e dinámico sector bancario. A acumulación interior de capital e as crecentes dificultades de investimento nun mercado limitado como o belga estimularon un forte aumento do seu investimento exterior, que se canalizou cara aos sectores en que tiñan vantaxes comparativas –tranvías, ferrocarrís– e que podían servir de fonte de demanda para as súas industrias –mineira, metalúrxica,

construcións mecánicas. A finalización das redes principais en gran parte de Europa occidental e a dura competencia nese campo dos franceses e os británicos orientou aos belgas cara ao negocio dos ferrocarrís secundarios, mesmo na propia Francia.

As vagas inversoras nos ferrocarrís secundarios están relacionadas coas expectativas xeradas para a construción de ferrocarrís secundarios en España polas sucesivas normativas lexislativas, así como polas conxunturas dos mercados de capitais dos países inversores. Foi o caso da vaga de 1907-1914, motivada en parte pola normativa sobre ferrocarrís secundarios de 1904-1908 e pola febre inversora que sacode os mercados bolsistas europeos nos anos anteriores á Gran Guerra.

As empresas belgas e francesas, neste ámbito, adoitaban ser creadas por potentes grupos ferroviarios ou financeiros, en ocasións creando un consorcio para minorar riscos ou como consecuencia de complexos acordos internacionais.

A penetración de capital estranxeiro neste sector levábase a cabo xeralmente mediante o concurso de intermediarios locais con bos contactos coas autoridades políticas, o que permitía aos grupos financeiros foráneos superar os receos autóctonos fronte ao capital exterior e a súa falta de coñecemento do negocio local. A colaboración española non adoita circunscribirse a esta fase inicial de concesión, senón que os empresarios estranxeiros con frecuencia cooptaban notábeis locais con forte capacidade de influencia institucional, como aristócratas e parlamentarios, nos seus consellos de administración. Cómpre matizar, porén, que a aristocracia que nutre estes consellos de administración trátase xeralmente dunha nobreza financeira de novo cuño, cuxos títulos non se remontan habitualmente alén da metade do século XIX.

Estas colaboracións tecen toda unha rede, sutil mais efectiva, de intereses comúns, que permite ás empresas estranxeiras movérense con maior seguranza e garantía de éxito nunha contorna institucional como a española, caracterizada por unhas regras de xogo reais máis personalistas que obxectivas. A presenza de españois nestas empresas dáse principalmente en dous momentos claves: a creación da sociedade –rede próxima: obtención da concesión, ambiente social favorábel– e na súa fase de madurez.

En definitiva, o capital estranxeiro permitiu a construción duns ferrocarrís de vía estreita no Estado español que, en ausencia del, talvez non se tivesen construído ou, ao sumo, teríanse feito máis tarde. En xeral, os resultados destas empresas foron bastante modestos.

Canto á xestión destas empresas, esta estaba encomendada esencialmente a enxeñeiros, como era habitual nas empresas de servizos públicos durante a Segunda Revolución Tecnolóxica, reservándose inicialmente a especialistas belgas, franceses e ingleses, tanto pola confianza precisa como pola súa prestixiosa formación (Martínez López, 2005, pp. 769-790). Este será o caso da SEFS.

Volvendo ao noso ferrocarril, coñecido o proxecto comezan as xestións sobre a localización das estacións nas cidades. En Santiago, en abril de 1910 o pleno municipal acordou solicitar ao Ministerio de Fomento que o empalme entre o ferrocarril a Carballo e o do Carril se realizase á altura do Hórreo, no lugar chamado Ponteseca, onde segundo as bases da concesión do Santiago-O Carril se debía situar a estación santiaguesa[85]. Na Coruña, na sesión do pleno municipal do 8 de xuño, ante unha comunicación da Xunta de Obras do porto solicitando que o Concello propuxese as medidas que para a cidade estimase máis oportunas para o fin da Lei de protección ás industrias marítimas de 1909, foi aprobado un relatorio do alcalde José Folla Yordi, quen propuxo que, entre outras medidas, debía solicitarse con carácter urxente a construción do chamado "ferrocarril da costa", de Galicia e Asturias a Bilbao, para comunicar coa fronteira francesa; a do Santiago-Cortiñán, para a mellor unión con Portugal; e a da Coruña-Carballo;[86] o que nos mostra a importancia que as institucións lles daban ao ferrocarril como vía para o desenvolvemento e o "progreso".

En agosto dese ano, podemos supor que xa se coñecía o trazado exacto do ferrocarril A Coruña-Corcubión, a xulgar por un anuncio na prensa da poxa dunha casa en Carballo, no lugar chamado Casilla, do que se afirmaba que estaba "próximo a la vía férrea, según el trazado del ferrocarril de La Coruña a Corcubión".[87]

O 8 de outubro, ante a petición da SEFS á Dirección Xeral de Obras Públicas para ampliar o prazo de presentación de proxectos para a liña A Coruña-Carballo, argumentando que non lle sería posíbel terminar os estudos no prazo estabelecido, e ao non terse presentado ningún outro proxecto, promulgouse unha Real Orde que ampliaba o prazo até o día 15 dese mes.[88]

[85] *Diario de Galicia*: 22/04/1910, p. 2; *El Eco de Galicia*: 24/04/1910, p. 2.
[86] *El Noroeste*: 09/06/1910; *La Voz de Galicia*: 09/06/1910, p. 1.
[87] *La Voz de Galicia*: 21/08/1910, p. 3; *El Noroeste*: 06/09/1910.
[88] *Gaceta de Madrid*: 10/10/1910, p. 106.

En novembro, o presidente da Cámara de Comercio santiaguesa, Lorenzo López de Rego, tivo noticia de que se presentaran no Ministerio de Fomento os estudos dos ferrocarrís Carballo-Santiago e A Coruña-Corcubión, para que os enxeñeiros da división de ferrocarrís do ministerio fixesen a súa comprobación, tal como estabelecía o Regulamento para a execución da lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos de 1908. Para axilizar a tramitación dos expedientes, a Cámara pediulle a García Prieto, daquela ministro de Estado, para que influíse para tal fin. As xestións da Cámara compostelá serían secundadas polos concellos de Santiago –quen aprobou agradecer a García Prieto e a Lino Torre Sánchez polo seu interese na construción do ferrocarril–, A Coruña, Carballo e Corcubión.[89]

Uns días despois chegaba a resposta de García Prieto: os estudos do trazado do Carballo-Santiago foran despachados pola sección correspondente do ministerio de Fomento para a división de ferrocarrís facer a comprobación, mais os estudos do trazado do A Coruña-Corcubión non foran despachados aínda, xa que neles se introducira unha reforma, consistente en que a liña pasase por Ponteceso, froito dunha alegación do Ministerio de Mariña (Cores Trasmonte, 2005, p. 245). Segundo García Prieto, parecía que os estudos con tal variación estaban xa feitos e entregados, e axiña se ordenaría á división correspondente de ferrocarrís que fixese a comprobación dos estudos sobre o terreo.[90]

En decembro, *La España Económica y Financiera* relataba que a SEFS licenciara ao persoal encargado do proxecto da liña da Coruña a Corcubión, ante as exixencias "ridículas" sobre curvas e ramplas impostas pola Administración, que alongarían a lonxitude até 210 km, a razón de 175 000 pesetas/km. A SEFS convencérase de que lle ía ser imposíbel colocar no mercado as accións desta liña, e comunicou á Administración que non podería realizar o proxecto se non se lle outorgaba unha subvención conveniente.[91] Porén, *La Voz de Galicia* censurou estas informacións, sinalando que foran lanzadas "con miras interesadas, por un grupo de financieros", cun "molesto y censurable procedimiento para entibiar entusiasmos y entorpecer plausibles y patrióticas iniciativas", combaténdoas cos argumentos que a riqueza da zona atravesada, xunto coa subvención estatal, era base para unha explotación rendíbel. Alegaba, alén disto, que A Coruña

[89] *La Voz de la Verdad*: 09/11/1910, p. 1; *El Correo de Galicia*: 10/11/1910, p. 2; *Gaceta de Madrid*: 16/01/1909, p. 540-544.
[90] *El Correo de Galicia*: 18/11/1910, p. 2.
[91] *El Correo de Galicia*: 07/12/1910, p. 1.

necesitaba contar con fortes núcleos de poboación, con maior produción industrial e agrícola, próximos para o seu propio desenvolvemento.[92]

En efecto, o día 16 chegou á Coruña o enxeñeiro xefe da 1.ª División de Ferrocarrís, Felipe Gutiérrez, acompañado do enxeñeiro da mesma división, Gregorio Pérez Conesa, para practicar a confrontación dos estudos das liñas A Coruña-Corcubión e Santiago-Carballo, sendo recibidos pola xunta directiva da Cámara de Comercio, o presidente da Deputación, Ozores Pedrosa, o ex-senador Antonio del Moral e os enxeñeiros da SEFS Chatain e Menton. A xunta da Cámara, apoiada polo enxeñeiro xefe de Obras Públicas da provincia, Sr. Real, fixo observar aos enxeñeiros a zona do porto como máis conveniente para situar a estación da Coruña, xa que facilitaría o transporte de mercadorías e era o punto de maior movemento e vida da cidade:

> la zona de ensanche, llamada á ser en no lejano tiempo la más importante de la población. El comercio y la industria tienden a establecer allí sus centros fabriles y de contratación, la bolsa de pescado allí ha de construirse, la vida urbana va también hacia esa parte edificando casas y proyectando edificios como el de Hacienda y Aduanas, tan relacionados con el tráfico mercantil, y justo es contriuir a este desarrollo de la riqueza del pueblo dando las facilidades que todos ansían.

Durante os seguintes días, os enxeñeiros Gutiérrez e Conesa visitaron, acompañados por Chatain e Menton, as localidades por onde pasarían os ferrocarrís proxectados. En Carballo, foron recibidos na Casa do Concello polo alcalde, Varela Pichel, concelleiros, e as forzas vivas da vila, incluídas comisións dos gremios representantes da vida social e mercantil da vila, con disparo de bombas de palenque incluído. Gutiérrez declarou que cría o ferrocarril en proxecto "de suma necesidad" para a comarca bergantiñá. Os enxeñeiros declararon tamén que as obras poderían comezar, unha vez superados os trámites burocráticos, no terceiro trimestre de 1911. Tamén foron obsequiados cun banquete polo alcalde.

Preto de Vimianzo foron recibidos polo vicecónsul de Francia, Rordíguez Lence, Manuel Miñones e outros. En Cee foron recibidos polo alcalde, Consantino Alvarellos Berrocal, con varios concelleiros, o director do Colexio Fernando Blanco con todo o persoal do seu estabelecemento, o clero e gran número de persoas da vila, con foguetes incluídos. En Corcubión foron recibidos con bombas de palenque, redobre de campás e aclamacións da multitude na estrada. Segundo o correspondente de *El Noroeste*, as

[92] *La Voz de Galicia*: 16/12/1910, p. 1.

mulleres da vila corrían "en actitud suplicante" cara ao automóbil que levaba aos enxeñeiros, xa que para elas, así como para as institucións locais, o ferrocarril representaba a esperanza do retorno dos seus familiares varóns emigrados por falta de traballo na súa terra.[93] Foron obsequiados cun xantar polo alcalde –supomos que o liberal Carrera Fábregas (Lamela García, 1991, p. 15)–, o presidente do Círculo de Recreo, comisións do comercio e "infinidad de distinguidas personalidades". Seguidamente, o alcalde e varias comisións da localidade dirixiron telegramas ao presidente do Consello de Ministros, José Canalejas, interesándolle pola rápida construción do ferrocarril, e a Julio Burrell, ministro de Instrucción Pública, agradecéndolle polas súas xestións como antigo deputado polo distrito e director xeral de Obras Públicas, sinalando que pedirían que a primeira locomotora se bautizase co seu nome. A resposta positiva de Canalejas –"pueden contar con mi resuelto apoyo para el logro de sus legítimas aspiraciones"– foi recibida por Plácido Castro.[94]

En Santiago foron recibidos por comisións do Concello, da Económica e das Cámaras de Comercio e Agrícola, sendo tamén moi agasallados. Alí, a liña sairía do lugar de Ponteseca, tendo en conta razóns técnicas e disposicións da superioridade, así como un futuro empalme da liña a Pontevedra coa Palencia-A Coruña, construíndose un apeadoiro nas inmediacións do cuartel de Santa Isabel, para facilitar un hipotético embarque das tropas. Un articulista comentou que a visita "hizo brotar algunas esperanzas de resurgimiento en un pueblo harto ya de desengañado", albergando a crenza de que se construiría a liña, "que tantos problemas resuelve para el comercio y la vida de esta población".

Á súa volta á Coruña, foron obsequiados con máis outro banquete, organizado pola Cámara de Comercio e presidido polo seu presidente Pumariega, estando tamén presentes o alcalde Folla, o gobernador civil da provincia, Felipe Romero Donallo, o presidente da Deputación, o vicepresidente da Comisión provincial, Calvo Moreiras, o enxeñeiro xefe de Obras Públicas da provincia, Sr. Real, o director da Xunta de Obras do

[93] Un dato que evidencia o impacto da emigración, especialmente a América, nesta zona son as relacións de masculinidade –n.º de homes por cada cen mulleres– do concello de Cee segundo o Censo de poboación de 1860, as cales son de entre 38,3 a 62,7, para a poboación entre os 15 e os 60 anos de idade. No século XX, os homes representaban sobre 85 % da poboación emigrada do concello, destacando os de entre 16 e 30 anos de idade (Castiñeira Castro, 1999, pp. 329-330, 336).

[94] En materia ferroviaria, a influencia de Canalejas puido ser tamén decisiva para o desbloqueo do proxecto do ferrocarril estratéxico Alacante-Dénia, tendo en conta as súas relacións políticas e de amizade con caciques locais como José A. Bolufer (Espinós i Quero, 2015, pp. 80-81).

porto, Sr. Vila, e representantes da prensa local, entre outros. No brinde, Pumariega pronunciou un discurso no que consideraba a Cámara como iniciadora do proxecto, pedía aos funcionarios do Estado que exercesen "toda su influencia" e rogaba aos enxeñeiros da SEFS que se fixesen as obras con rapidez e non "con la parsimonia irritante con que se han realizado los trabajos de la línea del Ferrol á Betanzos". Tamén expuxo que o enxeñeiro Gutiérrez achaba que o único sitio posíbel para a localización da estación era o Ensanche, sendo secundado nisto por Vila. Despois, Gutiérrez, Conesa e Chatain regresaron para Madrid para redactar o relatorio. O propósito era realizar a poxa en febreiro de 1911, para comezar as obras en maio e telas terminadas en catro anos.[95] Segundo *La Correspondencia de España*, a idea de levantar a estación no porto fora igualmente patrocinada pola Deputación e os concellos por onde había pasar o ferrocarril.[96]

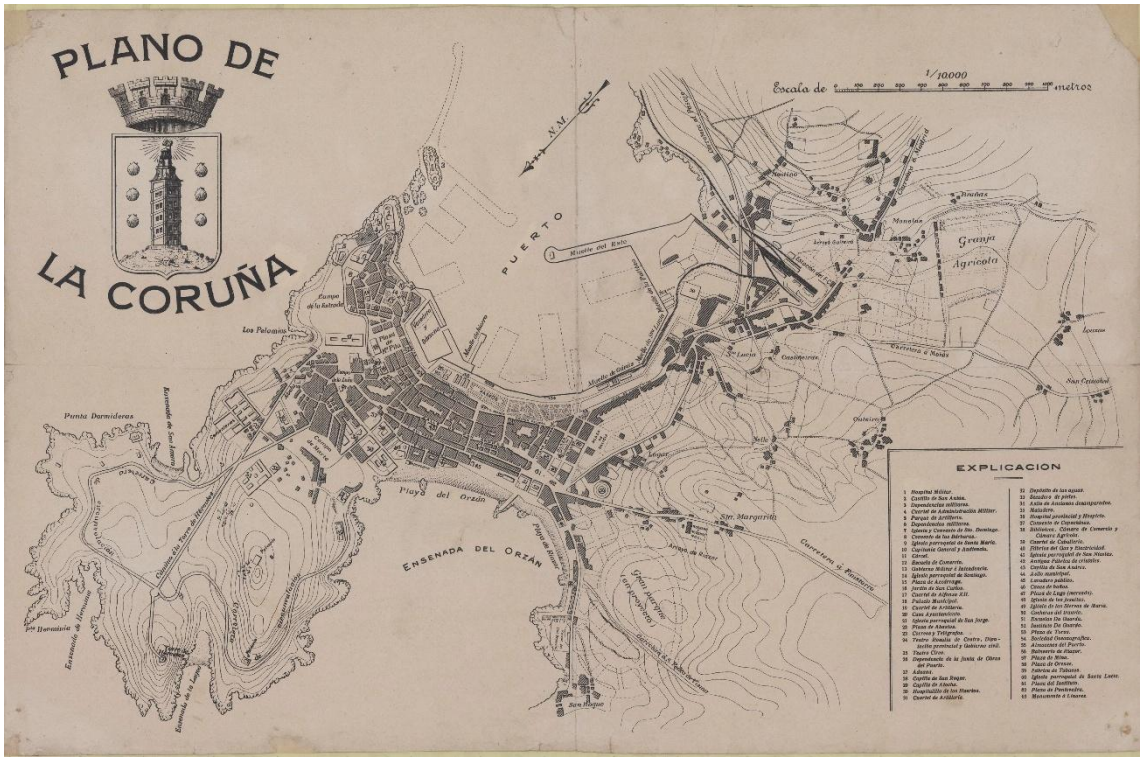
Días despois, tivo lugar unha reunión na Coruña entre o Concello e a directiva da Cámara de Comercio, na que se volveu tratar da localización da estación do ferrocarril a Corcubión no porto, acordándose que o asunto fose tratado por unha comisión municipal. Porén, non todos os propietarios e empresarios da cidade estaban de acordo coa localización proposta: un "socio de la Cámara" opinaba que esta era prexudicial para a poboación, polas molestias que ocasionaban as estacións ferroviarias, e propuña que se levantase fronte á fabrica de tabacos ou, no seu defecto, na explanada gañada ao mar despois da fábrica, ao lado do peirao do Leste; por outro lado, dous individuos protestaban contra os propósitos, ao seu xuízo, de construír calquera dotación nova para a cidade no porto:

> No parece sino que aquí no hay más terrenos que en el puerto ni más zonas á que dar vida, porque vamos viendo que tan pronto sale una iniciativa de construir algún edificio sea el que sea, en seguida se está pensando en que debe ir allí pegue ó no pegue y los demás vcinos (*sic*) y propietarios y los demás puntos de la capital que los parta un rayo.

Propuñan, no seu lugar, que se situase a estación á altura de Riazor, sitio igualmente céntrico, preto do balneario da praia de Riazor e do Ensanche, ao cal se daría vida, construíndo, de ser necesario, un ramal a empalmar co ferrocarril do Norte

[95] Arquivo do Concello de Cee, Libros de Sesións da Corporación, sesión ordinaria do 25 de decembro de 1910; *El Eco de Galicia*: 16/12/1910, p. 1; 21/12/1910, p. 2; *Diario de Galicia*: 17/12/1910, p. 1; 21/12/1910, p. 1; 31/12/1910, p. 1; El *Noroeste*: 17/12/1910, p. 1; 21/12/1910, pp. 1-2; *El Correo de Galicia*: 20/12/1910, p. 2; 23/12/1910, p. 2; *La Voz de Galicia*: 19/12/1910; 20/12/1910; 21/12/1910, p. 1; *Galicia*: 14/01/1911, p. 5.
[96] *La Correspondencia de España*: 19/12/1910.

(Palencia-A Coruña) ou co porto. Esta proposta foi respondida por Pumariega, quen indicou que a aceptaba se se trasladaba alí o porto.[97]


PLANO DE
LA CORUÑA
Escala de 1/10000 metros
PUERTO
Ensenada del Orzán
Playa del Orzán
Cuartel de Infantería
Cuartel de Artillería
Cuartel de Alfonso XII
Cuartel de Caballería
Cuartel de Infantería
Cuartel de Artillería
Cuartel de Infantería
Cuartel de Artillería
Cuartel de Infantería
Cuartel de Artill

Antes de todo isto, o 18 de novembro, a Xunta directiva da Cámara de Comercio coruñesa acordara organizar unha Comisión "popular" formada por elementos das entidades que interviñan no desenvolvemento da cidade –cámaras de Comercio e Agrícola, Concello, Deputación, comisión provincial, Xunta de Obras do Porto, Asociación de Consignatarios y Navieros, ligas Marítima e de Amigos e prensa local–, que fose a Madrid a procurar a rápida e favorábel resolución de diversos asuntos de interese local e rexional para A Coruña que estaban en xestión por entón, entre os cales estaba a rápida construción dos ferrocarrís A Coruña-Corcubión e Carballo-Santiago. Comentaba *La Voz de Galicia* que non era habitual na Coruña, ao contrario ca noutras cidades do Estado, mandar comisións aos ministerios madrileños, xa que se adoitaba empregar, para tales propósitos, o telegrama ou a carta de recomendación aos deputados en momentos de apuro, o cal se debía a que "de cierto número de años á esta parte todo nos ha ido saliendo bien, gracias á la voluntad firme de hombres [...] como García Prieto y Fernández Latorre";[101] mais, segundo o presidente da Cámara de Comercio, Germán Suárez Pumariega, tal sistema non podía durar sempre. A comisión sería tamén, segundo o dito xornal, un exercicio de patriotismo local: "es un modo positivo de vigorizar el espíritu coruñés, de estimular los afanes del vecindario por el adelanto de la capital; de hacer que palpite el orgullo del pueblo, fundado [...] en la confianza del propio valer".[102]

En febreiro de 1911 realiza, por fin, a comisión a súa viaxe a Madrid, para pedir ao ministro de Fomento Gasset, entre outras demandas, a localización dunha estación común ao ferrocarril do Norte e á liña a Corcubión no porto, coa que, porén, non estaban de acordo varios concelleiros. En Madrid, a comisión visita a Gasset, quen lles promete ditar con brevidade unhas reais ordes referentes ás súas demandas, a Cámara de Comercio madrileña, as redaccións de varios xornais e o Centro Galego, cuxo presidente, Sr. Vincenti, lles comunicou que proporía que se lles concedese a medalla de ouro de Ponte Sampaio. Tamén se reúnen con Fernández Latorre, co marqués de Figueroa e Gustavo Baüer.[103] Pola súa parte, os representantes do Concello visitaron tamén ao alcalde

[101] Naquela época gobernador civil da provincia de Madrid (*La Voz de Galicia*: 27/11/1910, p. 1).
[102] *La Voz de Galicia*: 20/11/1910, p. 2; 23/11/1910, p. 1; 27/11/1910, p. 1.
[103] Administrador Delegado da Compañía del Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) á altura de 1905 (Muriel Ramírez, 2006, p. 6).

madrileño, Francos Rodríguez. Os deputados e senadores pola Coruña obsequiaron cun banquete aos comisionados, ao cal acudiron Canalejas e Gasset.[104]

Pouco despois, a Dirección Xeral de Obras Públicas dirixía á Xunta de Obras do Porto unha orde para o estudo urxente do recheo da praia de San Diego, en relación coa construción da estación no porto, polo cal a xunta directiva da Cámara de Comercio coruñesa acordou dar a súa gratitude a Gasset.[105] Na sesión desta do 11 de abril volvíase a insistir na terminación do dito recheo.[106] Pola súa parte, a Cámara de Santiago tamén quedou informada das noticias que chegaban de Madrid.[107] En abril, o seu presidente, López de Rego, informaba, ao regreso dunha viaxe á Coruña, que a localización da estación coruñesa estaba xa solucionada.[108]

Pola súa parte, *El Noroeste* afirmaba que "los bien entendidos" dicían que o Goberno estaba disposto a non asegurar a ninguén a garantía de xuro de 5 %, xa que a consignación destinada era pequena para as moitas aspiracións, e ironizaba con que se demandase tanto a estación cando "lo último que se hace de los caminos son las estaciones", afirmando que era "poner los bueyes antes que el carro".[109]

En maio volvía Chatain a Galiza, neste caso a Santiago, xunto con varios empregados da SEFS, para practicar os estudos do ferrocarril estratéxico de Santiago a Ourense, que tamén pretendía construír a Sociedad, empalmándoo coa liña a Carballo na estación proxectada de Ponteseca, posibilitando así o estabelecemento de trens directos entre as dúas capitais de provincia. Máis unha vez, foi recibido polos tenentes de alcalde Máximo de la Riva e Manuel Villar Iglesias e polo presidente, López de Rego, e o secretario da Cámara de Comercio, Ángel Porto Rey, reunídose co penúltimo e co alcalde, Salvador Cabeza de León. Nunha entrevista a *El Eco de Santiago*, o enxeñeiro da SEFS detallaba, canto aos nosos ferrocarrís, que os expedientes da liñas tiñan o visto bo da 1.ª División de Ferrocarrís, cuxos enxeñeiros aprobaran os proxectos de trazado e de orzamentos, e só faltaba que se reunise o pleno de obras públicas, que este dese conformidade ao ditame técnico e que o ministro Gasset promulgase o decreto de anuncio

[104] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 13/04/1911, Concello da Coruña, sesión plenaria do 1 de febreiro, p. 380; *La Voz de Galicia*: 09/02/1911; 11/02/1911, p. 1; *El Eco de Galicia*: 11/02/1911, p. 2; 19/11/1911, p. 1; *El Universo*: 22/02/1911.
[105] *El Eco de Galicia*: 05/03/1911, p. 1.
[106] *El Noroeste*: 12/04/1911, p. 1.
[107] *Galicia Nueva*: 07/03/1911, p. 1.
[108] *Diario de Galicia*: 04/04/1911, p. 3.
[109] *El Noroeste*: 11/02/1911, p. 1.

da poxa, o que este lle manifestara ao enxeñeiro que sucedería ao longo do mes de maio, para ao termo do prazo do anuncio, dous meses despois, puidesen comezar as obras. Chatain confiaba nisto xa que tanto o ministro como Montero Ríos e García Prieto, con quen tratara varias veces do asunto, tiñan interese na realización deste proxecto. Era plenamente consciente que no réxime clientelar da Restauración era imprescindíbel para toda concesión ferroviaria o aval político (Álvarez Cobelas, 2015, p. 20). Chatain tamén sinalaba, alén disto, que a SEFS tiña o proxecto de estudar unha liña que de Vilagarcía empalmase coa Santiago-Ourense, pasando por Caldas de Reis, A Estrada e A Ponte Ulla. Estas informacións levaban ao dito xornal a solicitar do Concello, a Cámara de Comercio, a Económica e demais corporacións que "integran la vida de la ciudad" que pedisen aos políticos influentes que se anunciase a poxa e se desen facilidades á empresa construtora. Días despois, no pleno do Concello, o alcalde Cabeza dá conta de que escribira a Montero Ríos, García Prieto e Eugenio Montero Villegas –fillo do primeiro– para que procurasen, coa súa influencia, a activación da poxa, crendo, pola contestación recibida, que aquela tería lugar a finais de mes.[110] Na sesión do 7 de xuño, dábase conta de dúas cartas de Montero Villegas, que acababa de ser proclamado deputado a Cortes polo distrito da cidade, e García Prieto, quen trasladaban a noticia da inspección técnica da 1.ª División de Ferrocarrís, na que se dicía que a SEFS realizara o depósito necesario para os gastos de confrontación, quedando pendente tan só da redacción dos relatorios técnicos.[111] O anuncio da poxa era tamén esperado pola Cámara de Comercio compostelá.[112]

Mais en setembro seguía sen haber novidades ao respecto, e durante outra visita de Chatain e os enxeñeiros da SEFS a Galiza para seguir traballando na liña Santiago-Ourense, este entrevistouse con López de Rego, e ante a pregunta deste de se era certo que en caso de anunciarse as poxas das liñas a Carballo e Corcubión a SEFS non acudiría a elas, Chatain respondeu que era a 1.ª División de Ferrocarrís a que tiña paralizado o anuncio das poxas, debido á carga de traballo que pesaba sobre ela, ao ter que informar os estudos e atender simultaneamente as obrigas do servizo ferroviario. Cando tal organismo ditaminase sobre os estudos xa feitos e comprobados, o ministro de Fomento anunciaría a poxa e a SEFS iría a ela cos seus estudos.[113]

[110] *El Eco de Santiago*: 10/05/1911; *Diario de Galicia*: 18/05/1911, p. 1; *Gaceta de Galicia*: 19/05/1911; *La Voz de Galicia*: 19/05/1911, p. 1.
[111] *La Voz de Galicia*: 02/06/1911; *Diario de Galicia*: 08/06/1911, p. 3.
[112] *Gaceta de Galicia*: 11/06/1911.
[113] *Gaceta de Galicia*: 23/09/1911, p. 1; *El Noroeste*: 27/09/1911, p. 1.

López de Rego, logo, viaxou a Madrid para intentar desatascar o asunto, con resultados positivos: a 1.ª División de Ferrocarrís asinara favorabelmente o relatorio dos estudos do ferrocarril Santiago-Carballo, cuxo expediente se remitiría con brevidade ao gobernador civil. Axiña se enviaría tamén o correspondente á liña A Coruña-Corcubión.[114]

Á volta, informou, xunto con Jean Chatain, que viñera a Galiza para recoller os traballos de campo da liña Santiago-Ourense, das xestións á xunta directiva da Cámara de Comercio na sesión do 18 de outubro. Nela, o enxeñeiro informou que o expediente dos ferrocarrís a Carballo e Corcubión tocaban ao seu fin e que a súa construción era inmediata, a cal duraría nos tramos A Coruña-Carballo e Carballo-Santiago, a pesa do prazo de catro anos, tan só dous, mentres que as obras do tramo Carballo-Corcubión precisarían un ano máis.[115] En Ponteseca habería dúas estacións, unha á dereita para a vía larga e outra á esquerda para a vía estreita, mais comunicadas para facilitar os transbordos. No lugar do Espiño, preto do cuartel de Santa Isabel, estabeleceríase un apeadoiro para a liña de Carballo. Pola súa parte, a Cámara acordou agradecer a Gutiérrez e Conesa pola atención que dispensaran a estas liñas, e rogar ao gobernador civil, Romero Donallo que abreviase no posíbel o prazo de exposición ao público.[116]

Os desexos da Cámara santiaguesa tiveron efecto, e ese mesmo día dábase o seguinte paso ás confrontacións polos enxeñeiros da 1.ª División de Ferrocarrís: unha vez remitido ao gobernador civil o proxecto do ferrocarril Santiago-Carballo, este acordaba abrir a información pública durante un prazo de 30 días, en aplicación do Regulamento do 14 de xaneiro de 1909 para a aplicación da Lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos de 1908.[117]

O 19 de novembro, o semanario *Nova Galicia* de Bos Aires daba a noticia de que as liñas A Coruña-Corcubión, Santiago-Carballo e Santiago-Ourense sairían a poxa o 1.º de xaneiro de 1912.[118] Tres días despois, a Gaceta de Galicia informaba de que se recibira no Goberno Civil de Pontevedra o trazado da liña A Coruña-Corcubión, favorabelmente informada pola Dirección Xeral de Ferrocarrís.[119]

---

[114] *La Voz de la Verdad*: 21/10/1911.
[115] *Gaceta de Galicia*: 18/10/1911, p. 2; *El Miño*: 22/10/1911, p. 1.
[116] *Gaceta de Galicia*: 20/10/1911, p. 1.
[117] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 20/10/1911, p. 991.
[118] *Nova Galicia*: 19/11/1911.
[119] *Gaceta de Galicia*: 21/11/1911, p. 2.

Na súa reunión do 2 de decembro, a Xunta de Obras do Porto da Coruña quedou enterada dunha instancia de Luis Álvarez, administrador da SEFS, acompañada do plano correspondente e que remite a informe a Xefatura de Obras Públicas con referencia ao proxecto de construción da liña A Coruña-Corcubión.[120]

O 15 de xaneiro de 1912 Chatain volvía á Coruña, para realizar as xestións precisas para conseguir o despacho do expediente relativo á liña Carballo-Santiago. Acompañado do alcalde Folla, do presidente da Cámara de Comercio, Pumariega, e dos vogais desta, Moretón e Vega, de Manuel Miñones, que representaba os concellos e o comercio do partido de Corcubión, e do ex-senador Del Moral, en representación do seu fillo, o deputado ao Cortes por Corcubión, Antonio del Moral Sanjurjo, visitou ao presidente da Deputación, Ozores de Prado, para interesarlle no rápido despacho dun relatorio pedido uns días atrás á dita corporación pola Xefatura provincial de Obras Públicas, sobre o expediente da dita liña. Ozores recomendou o inmediato despacho do asunto, e a Comisión Provincial, a cuxo presidente tamén visitou a dita comisión, declarando urxente o despacho, acordou o día 16 informar ao gobernador civil que procedía despachar favorabelmente o expediente e proxecto do dito ferrocarril, pasando despois este á Xefatura de Obras Públicas, onde obtería outro ditame análogo esa mesma semana. Era este, segundo *La Voz de Galicia*, un trámite legal necesario para que o proxecto adquirise estado e puidese ser aprobado pola Dirección Xeral de Obras Públicas, para procederse na continuación á poxa. Segundo Chatain, os requisitos legais poderían quedar cumpridos en abril ou maio dese ano, para comezar de inmediato as obras, as cales se realizarían a gran velocidade para poder inaugurar a liña en ano e medio ou dous anos.

O proxecto, obra de Chatain, levaba a sinatura do enxeñeiro español e deputado a Cortes Juan Cervantes, quen tamén asinara o proxecto da liña Huelva-Ayamonte para a mesma compañía (Muriel Ramírez, 2006, pp. 9-14) e a quen se daba como amigo político e persoal de González Besada (Cores Trasmonte, 2005, p. 245). En Santiago, a liña sairía de Cornes, cunha estación independente con respecto ao ferrocarril Santiago-Carril, pasando a nivel as estradas de Conxo, Pontevedra e Noia, baixando ao cuartel de Santa Isabel, atravesando o camiño de San Lourenzo e atravesando o río Sarela mediante unha ponte metálica de 15 m, subindo con ramplas até Beán e A Peregrina, pasando pola estrada de Portomouro, baixando por Vilar, Quintáns e Cortegada até chegar ao porto de Tapia, o

[120] *El Noroeste*: 03/12/1911, p. 1.

cal atravesaría mediante un túnel, e seguiría a Portomouro, achegándose a Piñeiro, Vilaverde e Fernande. A estación de Portomouro estabeleceríase entre o río Tambre e a estrada de Santa Comba, e a liña ascendería seguindo o río Dubra até Bembibre, Rial e chegaría ao porto de Castelo. Descendería logo a Anxeriz pola dereita do río San Paio, por medio dunha ponte de 25 m seguido dun túnel de 240 m, e continuaría desenvolvéndose o trazado pola marxe dereita do Sarela até Entrecruces, Rus e Ardaña, subindo polo porto de Bonetes até a estación de Carballo. A lonxitude total da liña sería duns 60 km, e o seu custo, segundo o orzamento calculado, de 14 185 400,28 pesetas, cunha recadación anual presumíbel de 283 180 pesetas por viaxeiros e mercadorías, é dicir, 4 732 pesetas/km.

Pola súa parte, o proxecto da liña A Coruña-Corcubión estaba na Dirección Xeral e a piques de recibirse na Xefatura provincial de Obras Públicas, sendo obxecto de igual tramitación e interese para a súa propia terminación, segundo lles prometeron aos comisionados, na visita que lles fixeron, o enxeñeiro xefe Real e o gobernador civil Romero Donallo. En Santiago tamén se mobilizaron os interesados: López de Rego telegrafou á Deputación, a Antonio del Moral, ao gobernador civil e a Pumariega interesando o rápido despacho do expediente do A Coruña-Carballo; e o alcalde telegrafou igualmente, en nome do Concello, a Romero Donallo, Ozores e Folla, rogándolles que coadxuvasen na rápida tramitación dos ditos expedientes, sendo informado, en resposta, das xestións realizadas: Romero Donallo indicou que rogara ao enxeñeiro xefe de Obras Públicas que elaborase de inmediato o relatorio para remitir o estudo a Madrid, e coidaba que non se demorasen os trámites do A Coruña-Corcubión.[121]

Os interesados na Costa da Morte tamén se mobilizaron: o alcalde de Corcubión dirixiu unha comunicación ao seu homólogo ceés, Alvarellos Berrocal –e posibelmente tamén aos demais concellos da zona, mais non dispomos desa información–, interesándoo na cooperación do Concello de Cee para obter do Goberno a rápida construción da liña. A corporación ceesa acordou autorizar por unanimidade ao seu alcalde para que, xunto co de Corcubión, practique as xestións necesarias para o logro da rápida solución para o ferrocarril. Máis unha vez, a necesidade sentida de frear a emigración, que deixaba a esta zona sen brazos suficientes para o traballo no campo ou noutros sectores, estaba presente

[121] *La Voz de Galicia*: 16/01/1912, p. 1; *El Eco de Galicia*: 17/01/1912, p. 1; *Diario de Galicia*: 17/01/1912, p. 1; 18/01/1912, p. 3; 19/01/1912, p. 1; *España Nueva*: 18/01/1912.

nas autoridades da Costa da Morte, que vían no ferrocarril unha posíbel solución a este problema.[122]

O 27 de xaneiro, a Xunta de Obras do Porto da Coruña aprobaba un relatorio do seu enxeñeiro director sobre a expropiación dos terreos que demandaba a construción do ferrocarril a Corcubión.[123]

A prensa galega tiña ben claro o seu papel na reivindicación da construción dos ferrocarrís secundarios galegos. *El Noroeste*, na noticia da presentación no Ministerio de Fomento dos estudos da liña Santiago-Ourense, feitos tamén pola SEFS, dicía que o que facía falta era que a actividade en prol do ferrocarril non decaese cando se anunciase a poxa dos proxectos en tramitación, xa que no momento do comezo da construción habería que pór a proba "todos los entusiasmos y todas las energías, si no han de malograrse todos los propósitos que ahora se exteriorizan en las columnas de la prensa regional". Continuaba lembrando que o aspecto fundamental era o financiamento destes proxectos: "no bastan las buenas intenciones ni los artículos periodísticos para estas empresas de interés general que requieren ante todo dinero para convertirlas en realidades y lograr que salgan de proyectos".[124]

Pola súa parte, *El Regional* de Lugo, falando da asemblea proxectada para reivindicar o ferrocarril da costa (Ferrol-Xixón), avogaba por unha asemblea xeral dos ferrocarrís galegos: "vale la pena que el asunto se estudie y discuta oportunamente".[125]

En febreiro aceléranse os acontecementos: o día 1.º envíase a Madrid o expediente, debidamente informado, do ferrocarril Carballo-Santiago, que pasou a informe do Consello de Obras Públicas o día 22; e chega ese mesmo día á Coruña o expediente do proxecto da liña A Coruña-Corcubión. Pola súa parte, Chatain, que volvía ese día á cidade herculina, propuxo á Cámara de Comercio coruñesa enviar unha comisión a Ferrol, aproveitando a visita de Gasset á cidade departamental con motivo da botadura do acoirazado *España*, con representantes da Coruña, Santiago, Carballo e Corcubión,

[122] Arquivo do Concello de Cee, Libros de sesións da Corporación, sesión do 28 de xaneiro de 1912.
[123] *El Noroeste*: 28/01/1912, p. 1.
[124] *El Noroeste*: 26/01/1912, p. 1.
[125] *El Regional*: 21/01/1912, p. 2.

para interesar ao ministro na rápida construción do ferrocarril bergantiñán.[126] O presidente Pumariega enviou un telegrama á Cámara santiaguesa a modo de convite.[127]

En efecto, o 4 de febreiro viaxou a Ferrol unha comisión de representantes dos concellos e cámaras de comercio de Santiago, A Coruña, Carballo e Corcubión, para tentar conseguir o apoio do rei Afonso XIII e do Goberno para a execución das obras dos nosos ferrocarrís.[128] Á volta, López de Rego informaba ao Concello santiagués das xestións realizadas, como representante da Cámara e do consistorio, con García Prieto e Montero Villegas, quen ofreceran pór da súa parte a súa influencia para que os traballos deste ferrocarril puidesen comezar canto antes.[129]

Por fin, o 1.º de febreiro o gobernador civil Romero Donallo, unha vez que recibira o proxecto da liña A Coruña-Corcubión da 1.ª División de Ferrocarrís, mandaba abrir o correspondente período de información pública durante 20 días.[130]

O 16 de febreiro, a reunión da comisión especial de Ensanche do Concello coruñés tratou do proxecto do ferrocarril a Corcubión, cuxo expediente estaba pendente de relatorio na Xefatura de Obras Públicas, na parte que afectaba ao Ensanche.[131] Na sesión plenaria do 21 de febreiro, aprobouse o relatorio emitido polo arquitecto municipal, Pedro Mariño, sobre as obxeccións que procedía facer ao proxecto de ferrocarril da Coruña a Corcubión,[132] sendo comunicado este acordo ao gobernador civil o día 25.[133] Mariño comezaba indicando que o proxecto contemplaba dúas estacións, unha situada nos terreos que definían a prolongación da travesía de Vera, a "carretera general", a fábrica de fósforos e o rego dos Xudeus; e outra nos terreos do porto contiguos aos peiraos de Linares Rivas e da Batería. Esta última afectaba á aliñación aprobada para a rúa de Linares Rivas. O trazado seguía despois por terreos portuarios, pasando en túnel durante un tramo. A primeira estación, pola súa parte, afectaba radicalmente aos plans de urbanización aprobados en anteproxecto polo Concello naquela zona. Mariño indicaba que debían

[126] *El Eco de Galicia*: 01/02/1912, p. 3; *El Noroeste*: 01/02/1912, p. 1; *El Correo de Galicia*: 07/11/1912, p. 1.
[127] *Gaceta de Galicia*: 01/02/1912.
[128] *El Eco de Galicia*: 04/02/1912, p. 1.
[129] *Gaceta de Galicia*: 13/02/1912, p. 2; *Diario de Galicia*: 13/02/1912, p. 1.
[130] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 03/02/1912, p. 109.
[131] *La Voz de Galicia*: 17/02/1912, p. 2.
[132] *La Voz de Galicia*: 22/02/1912, p. 1.
[133] *El Noroeste*: 26/02/1912.

introducirse no proxecto do ferrocarril as variantes necesarias para adecualo ao proxecto de ensanche aprobado, polo que refusaba tratar a localización da estación.[134]

O gobernador civil, pola súa parte, convocaba a sesión extraordinaria á Deputación Provincial para o 28 de febreiro para, entre outros asuntos, ditaminar o procedente sobre o ferrocarril de Carballo a Corcubión.[135] Ante isto, o alcalde de Santiago, Salvador Cabeza, enviaba unha carta ao deputado provincial Ramón Tojo, pedíndolle a súa colaboración para a rápida e favorábel solución ao asunto.[136] Ao non asistir o número mínimo de deputados exixido pola lei o día 28, Romero Donallo acordaba adiar a sesión para o 12 de marzo.[137] Por fin, na sesión dese día, acordábase pasar a estudo da Comisión de Fomento o expediente do antedito ferrocarril, co fin de que aquela emitise o ditame procedente. O mesmo día, o alcalde da Laracha informaba ao gobernador de que alí non se presentara ningunha reclamación contra o proxecto.[138]

Entrementres, o 23 de febreiro promulgábase unha lei que modificaba en parte a Lei de ferrocarrís secundarios e estratéxicos de 1908, pero non afectaba aos nosos ferrocarrís, ao teren xa proxectos presentados no Ministerio de Fomento.[139]

O 4 de marzo partía, de novo, unha comisión coruñesa para Madrid, composta por, entre outros, Pumariega, como presidente da Cámara de Comercio, o presidente da Asociación de navieros y consignatarios, Rodríguez Pastor, o alcalde Folla e os tenentes de alcalde Martín e Andión, e o enxeñeiro director da Xunta de Obras do Porto, Vila. A súa misión fundamental, desta vez, era xestionar a fusión definitiva co concello de Oza, mais tamén xestionarían outros asuntos, como a obtención de facilidades para a construción do ferrocarril dos tres ces.[140] En Madrid visitaron a Fernández Latorre, gobernador de Madrid, Gasset, Barroso, Rodrigáñez e a persoeiros galegos para que lles facilitasen o seu apoio.[141] Mais non puideron realizar moitas xestións sobre o ferrocarril,

[134] *La Voz de Galicia*: 01/03/1912, p. 1.
[135] *El Noroeste*: 18/02/1912, p. 2.
[136] Carta de D. Salvador Cabeza dirixida a D. Ramón Tojo, 22 de febreiro de 1912. Arquivo da Fundación Rosalía de Castro, signatura AB03 037. Dispoñíbel en Galiciana: Arquivo Dixital de Galicia.
[137] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 01/03/1912, p. 211.
[138] *Boletín Oficial da Provincia da Coruña*: 10/02/1913, sesión extraordinaria do 10 de marzo de 1912, pp. 2-3; *La Voz de Galicia*: 13/03/1912, pp. 1-2; *El Eco de Galicia*: 13/03/1912, p. 1.
[139] *Gaceta de Madrid*: 24/02/1912, pp. 537-539.
[140] *La Voz de Galicia*: 01/03/1912, p. 1; 04/03/1912, p. 1.
[141] *La Voz de la Verdad*: 05/03/1912; *El Eco de Galicia*: 06/03/1912, p. 1.

xa que ao non ter informado aínda a Deputación sobre o proxecto non puideron facer xestións ulteriores.[142]

Temos noticia de que a finais de mes unha comisión de elementos da Cámara de Comercio da Coruña, do Concello desa cidade e da Xunta de Obras do Porto visitou ao gobernador civil para solicitarlle o rápido despacho do proxecto.[143] Por fin, o día 26 a Comisión Provincial aprobou informar favorabelmente o proxecto da liña A Coruña-Corcubión, para ser enviado, con todos os trámites cumpridos, ao Ministerio de Fomento, onde, segundo a comisión que acababa de regresar de Madrid, encontraría un ambiente propicio a resolver a construción da liña. Segundo o proxecto, asinado tamén por Juan Cervantes, esta constaría de cinco tramos: o primeiro, as estacións da Coruña, Pastoriza-Oseiro, Arteixo e Lañas-Armentón; o segundo, as de Paiosaco-Larín, A Laracha e Carballo; o terceiro, a de Coristanco; o cuarto, as da Agualada, A Piolla, San Cremenzo, Baio, Zas, O Mosquetín e Vimianzo; e o quinto, as de Berdoias-Muxía, A Pereiriña e Corcubión-Cee. A construción de edificios para estas estacións elevaríase, segundo o orzamento, a 1 092 997,06 pesetas. En total, o orzamento ascendería á cantidade de 29 941 563,07 pesetas. Das dúas solucións propostas canto ao trazado, a Xefatura de Obras Públicas de Madrid, ao realizar a confrontación, achaba mellor a que pasaba por Ponteceso, ao ser máis económica e salvar con menor cota a divisoria dos ríos Anllóns e do Porto. Este relatorio inclúe outras once variacións no trazado, das cales as máis importantes eran as relativas á localización das estacións de Corcubión e A Coruña. Canto á primeira, aceptábase a solución de levala ao porto da vila. Para A Coruña, os enxeñeiros estabelecían o servizo de viaxeiros no porto e o de mercadorías a carón dunha estrada, no límite da poboación e a pouca distancia do peirao.

La Voz de Galicia volvía desfacerse en eloxios a este proxecto, que "reportará a la comarca ventajas directas y considerables, poniéndola en comunicación rápida con la capital de la provincia y con Santiago, Pontevedra, Carril y Vigo, empalmando con la línea de Santiago a Carballo". Continuaba:

> Las poblaciones de la costa, desde Malpica hasta Carnota y Muros, aisladas casi en absoluto durante el invierno aprovecharán esta línea para ponerse en contacto con las poblaciones del interior.

[142] *La Voz de Galicia*: 22/03/1912, p. 1.
[143] *La Correspondencia Gallega*: 17/03/1912, p. 1.

> Y parece innecesario ponderar cuanto (*sic*) se beneficiarán con ella la agricultura y la ganadería y en qué proporción tan halagadora se disminuirá la corriente emigratoria con el desarrollo de las pequeñas industrias que al amparo de este ferrrocarril dejarán de vivir de un modo misérrimo.[144]

Pola súa parte, *La Prensa*, de Madrid, lembraba que a SEFS tiña disposto o capital necesario para a construción, sempre que fose con garantía de xuro do Estado.[145]

O 2 de abril pasábase a informe de Xefatura de Obras Públicas o proxecto da liña A Coruña-Corcubión.[146] A finais de mes, estábase xestionando a concesión da subvención estatal á liña A Coruña-Corcubión.[147]

O 21 de xuño, o Consello de Obras Públicas acordaba consultar coa superioridade, resolvendo antes as peticións das entidades coruñesas; tamén coidaba, e así o manifestaba, que se debían outorgar nun só acto e a un só concesionario, as liñas A Coruña-Corcubión e Santiago-Carballo, aspecto sobre o que moi axiña xurdiron discrepancias, especialmente polas dilacións que podían presentarse. O Consello de Obras Públicas, igualmente, pronunciábase, en principio, a prol do proxecto da SEFS, mais coas propostas do alcalde e corporacións da Coruña, de acordo coa variación proposta polo Ministerio de Mariña, á vista do seu interese estratéxico, aínda que iso supuxera un aumento de 1,2 km con respecto ao trazado inicial. O plan para a construción do ferrocarril fixábase en catro anos, e dábaselle á SEFS un prazo de dez meses para reformar o proxecto presentado, coa inclusión das indicacións que se lle facían.

Mais a Sociedade Española de Ferrocarrís Secundarios non volveu dar sinais de vida no expediente, sen ofrecer, polo tanto, ningunha versión do seu punto de vista sobre o acordo adoptado, o que podía facer pensar que quedase en nada o traballo feito. Había quen opinaba que, a pesar de que a empresa non tivera a intención de abandonar o proxecto, non podía naquel momento atender a construción destas liñas, xa que as obras dos Medina de Rioseco-Palanquinos, e Ayamonte-Huelva comprometían todos os seus recursos humanos, materiais e económicos. Alén disto, hai que ter en conta as dificultades que podían sufrir os investimentos de capital estranxeiro, xa que a guerra dos Balcáns provocaba o desvío das finanzas europeas cara ao esforzo bélico, anticipando o que sucedería co estalido da I Guerra Mundial (Cores Trasmonte, 2005, pp. 245-246).

[144] *La Voz de Galicia*: 27/03/1912, p. 1; *El Correo de Galicia*: 27/03/1912, p. 2; *El Siglo Futuro*: 01/04/1912.
[145] *La Prensa*: 28/03/1912, p. 1.
[146] *Diario de Galicia*: 04/04/1912, p. 3.
[147] *El Eco de Galicia*: 24/04/1912, p. 2.

Parece que a partir de entón os trámites volveron entrar en punto morto. En xuño, o Concello de Santiago recibía unha carta enviada por Montero Ríos, García Prieto e Montero Villegas, quen manifestaban que recomendaran "con sumo interés" que se despregase a maior actividade posíbel no despacho do expediente do ferrocarril a Carballo e Corcubión.[148] En xullo, a Cámara de Comercio santiaguesa tratou deste asunto, e do interese demostrado por Montero Villegas nel.[149]

A principios de agosto, nunha carta do correspondente en Corcubión ao director de *El Eco de Galicia*, aquel sinala, ao falar das posíbeis localizacións da cárcere e xulgado do partido, indica que o Campo de Santa Isabel non sería un sitio máis adecuado, xa que, ademais de estar situado fóra do núcleo urbano e moi preto do límite con Cee, era o sitio designado polos enxeñeiros, de acordo co Concello, para a estación do ferrocarril proxectado, polo que, de construírse a cárcere alí, a estación tería que levantarse fóra dos límites de Corcubión.[150]

O 16 dese mes celebráronse na Coruña uns Xogos Florais organizados pola Sociedad Recreo Artesano, do lugar de Monelos. Nel foi outorgado un premio ao traballo "El desarrollo de la Agricultura y Ganadería de América, es lo que roba más brazos al campo español. Fomentemos nuestra Agricultura y Ganadería si aspiramos a evitar la emigración" do veterinario Juan Rof Codina,[151] que despois sería publicado en forma de libro. Nel, o ilustre científico dedicaba unha alínea ás comunicacións que xulgaba necesarias para o progreso da agricultura galega. Sobre o ferrocarril, xulgaba a rede existente escasa, indicando que faltaban as vías secundarias. Afirmaba que as liñas proxectadas, entre as que citaba os nosos ferrocarrís, contribuirían á mellora da agricultura galega, xa que farían aumentar e facilitarían o tráfico.[152]

En setembro, a *Gaceta de los Caminos de Hierro* daba conta da Memoria presentada polo Consello de Administración á última xunta de accionistas da SEFS. Nese momento, a Sociedad tiña abertas dúas liñas (Palencia-Villalón e Medina de Rioseco-Villada) e outros catro proxectos: Medina de Rioseco-Palanquinos, Huelva-Ayamonte, A Coruña-Corcubión (115,5 km) e Santiago-Carballo, cuxo período de tramitación técnica

[148] *Gaceta de Galicia*: 20/06/1912, p. 2; *El Correo de Galicia*: 20/06/1912, p. 2.
[149] *Gaceta de Galicia*: 17/07/1912, p. 2.
[150] *El Eco de Galicia*: 02/08/1912 p. 2.
[151] *Gaceta de Galicia*: 18/08/1912, p. 2.
[152] Rof Codina, Juan (1985 [1912]). *Reformas que se pueden implantar en Galicia para el progreso de la agricultura*. A Coruña: Imprenta y Litografía de L. Lorman (ed. facs. de Fernández Prieto, Lourenzo, Sada: Ediciós do Castro), pp. 30-31.

e administrativa estaba a piques de terminar; a Sociedad sería chamada en breve a examinar as condicións de adxudiación propostas polo Goberno para ver se reunían condicións o suficientemente vantaxosas para poder concorrer á poxa. Canto ao proxecto de Santiago a Ourense, fora depositado no Ministerio de Fomento, co obxecto de que se decretase o concurso de proxectos, que debía abrir dentro de pouco. Canto ao proxecto da liña Estada-Balaguer, un estudo feito sobre o terreo demostrara que non reunía condicións satisfactorias para a Sociedad, polo que esta rescindira o contrato de compra do proxecto. Canto ao Toledo-Navahermosa, cuxas condicións se modificaran en sentido desvantaxoso, era naquel momento obxecto de estudo. Á Sociedad faltáballe que o tráfico das comarcas que cruzaban os ferrocarrís xa acabados –os de Castela– estivesen en harmonía cos desembolsos feitos, decidindo esperar ao paso do tempo.[153]

En outubro, Chatain volvía a Santiago para realizar a confrontación, xunto con Gutiérrez e Conesa, dos estudos da liña a Ourense. A Cámara de Comercio quedara informada disto, así como das "dificultades que surgieran en la Dirección General de Obras Públicas para la aprobación de los estudios de la línea Santiago a Carballo-Coruña-Corcubión" (Cores Trasmonte, 2005, p. 262). O enxeñeiro da SEFS obsequiou cun banquete ao alcalde Cabeza, ao presidente da Cámara de Comercio, López de Rego, e a Casimiro Torre, presidente interino da Deputación e director da Gaceta de Galicia. No banquete, Chatain facilitou noticias sobre a liña a Carballo e Corcubión, indicando que os estudos xa tiñan todos os relatorios dos centros consultivos e só faltaba o anuncio da poxa, esperándose que o fixese en breve prazo o Ministerio de Fomento.[154]

A principios de decembro, con motivo da asemblea de cámaras de comercio que ía ter lugar en Madrid, unha representación da coruñesa viaxou á Corte, aproveitando para xestionar a poxa do ferrocarril A Coruña-Corcubión.[155] Un artigo de *La Voz de Galicia*, a respecto desta viaxe, afirmaba que as comisións debían acudir a Madrid cada pouco tempo, para que as autoridades outorgasen algo, "porque los hombres buenos que otorguen sin pedir, se han acabado por ahora".[156]

En febreiro de 1913 publicábase en varias cabeceiras de prensa un artigo do enxeñeiro de minas e inspector de traballo Antonio María de Irimo, no que achacaba a

[153] *Gaceta de los Caminos de Hierro*: 08/09/1912, pp. 398-399.
[154] *Gaceta de Galicia*: 30/01/1912; *La Voz de Galicia*: 31/10/1912, p. 2.
[155] *La Voz de Galicia*: 29/11/1912, p. 2; 04/12/1912, p. 1.
[156] *La Voz de Galicia*: 05/12/1912, p. 1.

ausencia de vías de comunicación en España a unha lexislación defectuosa que permitía ás empresas que se declarasen en suspensión de pagos seguir obtendo os ingresos da explotación, o que desincentivaba aos inversores estranxeiros de investir os seus cartos en España. Indicaba o enxeñeiro que a tal circunstancia se debía o feito de que non se construísen aínda os ferrocarrís de Carballo e Corcubión, o de Vilafranca a Vilaoudriz, o de Lalín e o da costa, en Galiza. Irimo afirmaba que se debían ofrecer as debidas garantías aos acredores hipotecarios nas empresas ferroviarias.[157]

Entrementres, en Carballo esperábase a chegada a curto prazo do ferrocarril: na festa da árbore celebrada en febreiro de 1913, organizada por "un grupo de personalidades de la villa", os espazos elixidos para a plantación de árbores foron a praza da nova casa do concello e a nova rúa que conduciría cara a proxectada estación do ferrocarril. Esta plantación, segundo *La Voz de Galicia*, representaba as dúas grandes aspiracións no momento do Concello de Carballo: dispor dunha casa do concello propia e o ferrocarril que había de unir a fértil comarca bergantiñá coa Coruña, Santiago e Corcubión, converténdose "en el Monforte de esta provincia".[158]

En abril, nunha sesión do pleno do Concello de Santiago, o alcalde Cabeza deu conta, entre moitos outros asuntos que unha comisión por el encabezada fora xestionar para a cidade a Madrid, de que se estaba imprimindo grande actividade aos últimos trámites do ferrocarril a Carballo. Acordouse no pleno, por tanto, que se designase unha comisión para agradecer aos que fixesen efectivas tales promesas.[159]

Porén, non todo o mundo vía con tanta ilusión o proxecto dos tres ces. En Ferrol temíase que os traballos pola consecución destas liñas entorpecesen a construción do ferrocarril estratéxico Santiago-Cortiñán, que había de unir O Carril coa cidade departamental, tal como estabelecía o Plan de ferrocarrís estratéxicos, xa que as dúas habían de unir os mesmos puntos, apelando aos poderes públicas para xestionaren a rápida construción da dita liña.[160] A visita do Goberno á cidade departamental resucitaba estes temores: nunha sesión plenaria do concello ferrolán, o concelleiro Zelada afirmou que "la construcción del ferrocarril Coruña-Carballo-Santiago-Corcubión imposibilita la construcción del que nos pertenece, la unión ferroviaria Ferrol-Carril pasando por

[157] *Diario de Galicia*: 07/02/1913, p. 1; *Noticiero de Vigo*: 07/02/1913, pp. 1-2.
[158] *La Voz de Galicia*: 13/02/1913, p. 2.
[159] *La Voz de Galicia*: 05/04/1913, p. 2.
[160] *Galicia Nueva*: 08/03/1911, p. 1.

Santiago, línea complementaria de la de Ferrol á Irún ó sea el de la costa". Insinuaba o edil que a Deputación coruñesa, que pagara os estudos do ferrocarril de Cortiñán, apoiaba agora a construción do ferrocarril de Corcubión por un ánimo coruñés de prexudicar á cidade departamental. Pola súa parte, o xornal santiagués *El Correo de Galicia*, facéndose eco destas declaracións, desexaba que as institucións da cidade do Apóstolo –Concello, Económica, Cámara de Comercio– xestionasen a construción da liña a Cortiñán, sen que iso fose obstáculo para a consecución da liña a Carballo.[161] En novembro de 1912, con motivo da visita de Chatain a Santiago, o *Diario Ferrolano* volvía queixarse da lentitude con que fora tramitado o expediente da liña Santiago-Cortiñán, en comparación coa rapidez coa que se obrara no ferrocarril Santiago-Carballo. Tamén lamentaba a ausencia de compañías dispostas a acudir á poxa da liña:

> Estas no vienen a nosotros, y en cambio solicitadas por las otras comarcas de Galicia acuden á ellas, hacen estudios y prometen convertirse en concesionarias de las líneas que á las referidas regiones interesan [...] Qué dificultades existen aquí, para que no sigamos igual conducta?[162]

En setembro de 1913 volvía rexurdir este temor, con motivo dunha campaña en prol do ferrocarril de Cortiñán. O *Diario Ferrolano* quería que o enxeñeiro Pan Pérez realizase o estudo da liña para posibilitar que saíse a poxa antes ca a liña de Corcubión, xa que, de se poxar antes esta, a outra xa non se construiría senón a moi longo prazo[163]. *El Correo Gallego* expresábase na mesma liña, insistindo en que a construción da liña de Cortiñán debía preceder á de Corcubión, xa que de facerse esta antes, a ligazón entre O Carril e Ferrol que estabelecía a Lei de 1908 xa se podería facer por Santiago, Carballo e A Coruña, e por tanto a liña de Cortiñán non sería imprescindíbel do punto de vista dos intereses xerais e estratéxicos. O xornal ferrolán afirmaba que a liña de Carballo era de "conveniencia regional" e que se faría en calquera caso, e por iso se debía construír antes o de Cortiñán. Por eses días chegaba ao dito xornal unha carta dun ferrolán residente en Santiago, quen afirmaba que as persoas influentes e os intereses privados na cidade do Apóstolo se inclinaban cara ao ferrocarril de Carballo e Corcubión, debido á riqueza das comarcas que había de atender e as expropiacións que se habían de efectuar de terreos de xentes adiñeiradas da cidade do Apóstolo, as cales tiñan "influencia notoria en los destinos provinciales". A Coruña, pola súa parte, por razóns de interese local, simpatizaba máis co ferrocarril de Corcubión. Todas estas influencias e poderes, afirmaba, estorbaran

[161] *El Correo de Galicia*: 02/02/1912, p. 2.
[162] *El Correo de Galicia*: 07/11/1912, p. 1 –reprodución do artigo do *Diario Ferrolano*.
[163] *Nueva Era*: 21/09/1912 –reprodución do artigo do *Diario Ferrolano*.

a tramitación do ferrocarril de Cortiñán, e esperaba que o veterano Montero Ríos utilizase as súas influencias para conseguir o soño dos ferroláns e betanceiros, mais advertindo que só o faría se a cidade avogaba claramente por el. Chamaba o órgano da cidade departamental a redobrar os esforzos na consecución do ferrocarril de Cortiñán, toda vez que A Coruña ía pór toda a carne no asador en favor do de Carballo.[164]

Como reacción, o xornal coruñés *El Noroeste* exhortaba a todas as forzas vivas da cidade para traballaren pola rápida poxa dos ferrocarrís A Coruña-Corcubión e Carballo-Santiago, nun artigo titulado de forma bastante expresiva "El tren de la riqueza".[165] Era o preámbulo da intensa campaña que se desataría no mes seguinte en prol da consecución do ferrocarril dos tres ces, cuxo comezo foi a carta do director de *La Voz de Galicia* do avogado corcubionés Alejandro Lastres Carrera titulado "Primero el de Corcubión", en clara referencia ao ferrocarril de Cortiñán, opoñéndose a que a construción deste ferrocarril desprazase ao da súa comarca.[166] A campaña da prensa coruñesa, con artigos no católico e conservador *El Noroeste* –baixo o título de "Tren de la riqueza"–, o liberal *La Voz de Galicia* ou o tamén católico *El Eco de Galicia* (Santos Gayoso, 1990, pp. 243-244, 332, 413), coa intervención de persoeiros como Plácido Castro ou o escritor e xornalista en *El Noroeste* Wenceslao Fernández Flórez,[167] iría acompañada da mobilización, máis unha vez, da Cámara de Comercio coruñesa, e da realización dunha asemblea comarcal en Corcubión o 15 de outubro, seguida de varias asembleas locais. Vemos, polo tanto, un avance na acción colectiva das elites políticas e económicas da Coruña, Bergantiños e a Costa da Morte pola realización do proxecto do ferrocarril da Coruña a Corcubión. Estas asembleas servirían de antecedente para as que terían lugar xa na década de 1920, despois da I Guerra Mundial, xa baixo o liderado de José Miñones Bernárdez, fillo do banqueiro Manuel Miñones. Mais todo isto xa é outra historia, que escapa do ámbito temporal do noso traballo. Cabe aclarar que, a pesar de todos os esforzos realizados por decenas de homes, estes ferrocarrís nunca se chegarían a construír, quedando en meros proxectos.

Conclusións

Chegados ao final do noso traballo, podemos tirar algunhas conclusións.

[164] *El Correo Gallego*: 21/09/1913, p. 1; 27/09/1913, p. 1; 30/09/1913, p. 1.
[165] *El Noroeste*: 25/09/1913, p. 1.
[166] *La Voz de Galicia*: 08/10/1913, p. 1.
[167] Que, por outro lado, era un apaixonado dos ferrocarrís (Fernández Santander, 1987, p. 30).

En primeiro lugar, podemos observar que o réxime de concesión deseñado a mediados do século XIX para permitir a construción da rede ferroviaria española, nunha situación de déficit crónico da Facenda, provocou que os intereses empresariais, e por tanto os dos accionistas das empresas, en moitos casos entidades financeiras estranxeiras, primasen sobre outro tipo de intereses, mesmo os das burguesías locais, que en moitos casos presentaban reclamacións e demandas, sen éxito.

Relacionado con isto, o baixo desenvolvemento industrial de Galiza no século XIX vai provocar que a rede ferroviaria construída fose escasa e tardiamente construída, e que se utilizase sobre todo para dous fins concretos: introducir os produtos industriais das zonas máis desenvolvidas do Estado no mercado galego, e facilitar a exportación de materias primas, cumprindo así un dos seus obxectivos fundamentais, integrar a Galiza no nacente mercado español. A baixa industrialización galega non vai incentivar a construción de ferrocarrís secundarios ou de vía estreita, que se construían especialmente con fins industriais ou de exportación[168] dos produtos mineiros, dos cales Galiza carecía. Pola súa parte, a agricultura, a pesar de ser o sustento da maioría da poboación galega, seguía sendo practicamente de subsistencia, cun comercio limitado practicamente ás feiras locais, e non sufrira unha especialización rexional que a fixera máis produtiva, polo que os potenciais tráficos que podía xerar o campo galego para o transporte a media e longa distancia eran moi baixos como para xustificar investimentos tan custosos como unha vía férrea, mesmo que fose de vía estreita. Para tentar remediar isto, os gobernos españois, especialmente os posteriores a 1898, nun afán rexeneracionista, tentaron pór as maiores facilidades ao capital privado para que este construíse liñas en zonas con pouca poboación ou poucos recursos, chegando mesmo a introducir o factor da defensa nacional en zonas achegadas á costa ou as fronteiras.

Para a zona da Costa da Morte, a proxectada vía férrea constituía unha esperanza nunha zona cuxo desenvolvemento industrial se reducía á salga, a artesanía do encaixe de Camariñas, os depósitos de carbóns de Corcubión e a fábrica de carburos de Cee, e cuxa agricultura e gandaría estaba tan atrasada que non era capaz de manter a toda a poboación nacida no seu seo, provocando unha emigración masiva que case baleiraba a zona de poboación masculina. De aí que os sectores pequenoburgueses das vilas da zona, os únicos que tiñan algo de conciencia política nun réxime clientelar como a Restauración,

[168] Con "exportación" refírome ao desprazamento de materias primas ou produtos transformados cara a lonxe da súa zona de orixe, con independencia de se se trata dun país estranxeiro ou non.

lanzasen campañas en favor da consecución do ferrocarril, do cal pensaban que facilitaría a exportación dos recursos agrarios, gandeiros e pesqueiros e acurtaría as viaxes entre as vilas e aldeas desta zona e coa Coruña e Santiago.

Na cidade da Coruña –tamén, aínda que con menos intensidade, en Santiago–, as clases podentes da cidade tamén se mobilizaron, e de maneira intensa, en prol deste proxecto que lles podía reportar grandes beneficios. Por un lado, facilitaría o fornecemento destas cidades dos produtos desta zona e particularmente de Bergantiños, coñecido como o celeiro de Galiza, permitindo así o crecemento destas cidades. Por outro lado, facilitaría a venda na Costa da Morte dos produtos tanto fabricados nas cidades como chegados a través do porto coruñés, aumentando o tráfico do porto e o negocio de navieiras, industriais, comerciantes e intermediarios. En definitiva, a construción desta vía configuraría, crían os seus defensores, un mercado integrado coruñés e galego.

No aspecto social, esta historia móstranos, por un lado, os actores que demandaban a construción do ferrocarril e, por outro, o repertorio de formas de acción colectiva que utilizaron. No contexto político do réxime da Restauración, eran, como xa dixemos, as burguesías locais as que demandaban este ferrocarril, que se achaban representadas ben en institucións políticas (concellos, Deputación provincial), ben en organismos corporativos (cámaras de comercio, Real Sociedade Económica). Estas elites, que estaban representadas no réxime oligárquico da Restauración, aproveitaban os contactos que tiñan con caciques locais que posuían poder na Corte madrileña para realizarlles peticións presenciais ou escritas, ás veces mediante o envío de comisións que representaban os sectores con poder das cidades, pero sempre agradecéndoos se cumprían as súas expectativas. Non foi até 1913 que as elites rurais da Costa da Morte deron un paso máis, convocando asembleas nas que se facía un labor de propaganda. Labor este que tamén era realizado a través da prensa, en mans a maioría dos casos de potentados locais (José Lombardero en *El Noroeste*, Fernández Latorre en *La Voz de Galicia*...), cuxos articulistas clamaban pola realización destes proxectos, destacando as inmensas riquezas, con epítetos e hipérboles, que as zonas que ían ser servidas posuían, e dando as grazas a todos aqueles persoeiros que contribuían dalgunha maneira a consecución do soño do ferrocarril.

Mais un lastre para a consecución deste tipo de soños, de anhelos, foron as "rivalidades de campanario" existentes entre as clases dirixentes das distintas cidades galegas, derivados dun espírito localista que buscaba unicamente o beneficio para a propia

cidade, sen aceptar sacrificios en beneficio do interese xeral. Todo o mundo quería *o seu* ferrocarril, e como eran conscientes de que o orzamento era escaso e que sería necesario priorizar, pedían que o seu ferrocarril tivese prioridade. Na historia do ferrocarril galego, case todas as cidades e moitas vilas (A Coruña, Santiago e Vigo nos anos 1850, A Coruña, Santiago, Carballo, Ferrol e Betanzos a respecto da unión entre as dúas cidades, Mondoñedo a respecto do Central Galego...) participaron destas rivalidades. Estes localismos, presentes aínda hoxe en día, desincentivaban aos gobernos, que, ante a escaseza do orzamento, optaban por non satisfacer a ninguén, polo que todos saían perdendo ao final.

En todo caso, esta mobilización corría cargo das elites, aos sectores dirixentes da sociedade. Non existiu unha verdadeira mobilización popular, nunha sociedade en vías de modernización social como a galega daquel tempo. Cabería preguntarse por que este tipo de reclamacións non chamaban a atención dos sectores populares –só en contados momentos. Dá a impresión de que as propias elites non vían necesaria a mobilización cidadá, xa que, acostumados a un sistema político clientelar e baseado na desmobilización política como o da Restauración, que lles funcionara até entón, non tiñan necesidade ningunha de recorrer ás masas. Ademais, á Costa da Morte aínda non chegaran tales repertorios de acción modernos –aínda hoxe teñen moi pouca incidencia–. Non era unha zona onde destacase un movemento agrarista forte, non temos noticias de alteracións sequera de carácter agrario. Parece que o home da Costa, ante a miseria en que vivía, optaba pola solución individualista: a emigración, por outro lado a única que coñecía.[169]

Relacionado con isto, se algo nos deixou en evidencia este traballo foi, por un lado, o funcionamento da política no réxime da Restauración e, por outro, as estreitísimas relacións existentes entre o poder político e o económico na Restauración, a existencia dun auténtico "capitalismo de *amiguetes*" no que para os homes de negocios era absolutamente imprescindíbel ter contactos nas institucións de goberno para poder desenvolverse con soltura, mesmo obtendo unha lexislación feita a súa medida –velaí a garantía de xuro de 5 % do capital desembolsado que estabelecía a Lei de 1908. Outro aspecto que queda en evidencia son as relacións clientelares que existían nas institucións locais galegas. É particularmente evidente o dominio que Montero Ríos exercía en

[169] Cabe lembrar a viñeta de Castelao de finais dos anos 1910, no contexto das demandas autonomistas catalás, na que, ante unha masa de xente, un observador pregunta "¿Y esos también piden la autonomía?" ao que outro responde "Los gallegos no piden nada; emigran."

Compostela, controlando o Concello e a Sociedade Económica, e convertendo ao seu fillo, Montero Villegas, a García Prieto e a el mesmo nos interlocutores dos poderes santiagueses con respecto a Madrid. Similar afirmación se pode facer do marqués de Figueroa ou de Fernández Latorre para A Coruña, ou de Gasset, sempiterno ministro de Fomento na segunda etapa da Restauración e destacado cacique na provincia, nun ámbito máis xeral.

Relacionado co anterior¸ debemos destacar que na demanda deste ferrocarril estaban de acordo políticos e órganos de expresión de distintas tendencias políticas: xornais liberais e conservadores, o conservador Plácido Castro e o liberal Manuel Miñones en Corcubión... A política de fomento dos ferrocarrís estratéxicos e secundarios, posta en marcha polo ministro conservador González Besada, sería continuada polo seu sucesor, o liberal Gasset. Isto non debe estrañarnos, xa que, a pesar de pertencer a distintos bandos políticos e redes clientelares, compartían intereses, mostrando certa conciencia de clase, tal como destaca Daniela Ferrández (2023) para o ámbito local noiés durante esta época.

Desde a perspectiva actual, seguindo a Santesmases Ollé (1997, p. 96), notamos certas doses de inxenuidade en estabelecer traxectos secundarios en zonas de poboación reducida, sobre todo coñecendo como acabaron ferrocarrís similares ao longo e ancho de Europa e América. A comparación con outras liñas construídas onde a dificultade de explotación foi evidente preséntasenos pesimista.

Non quero terminar sen lembrar que este é un estudo introdutorio, practicamente preliminar, nun terreo case virxe para a historiografía. Sería interesante, como apuntamento, realizar unha historia dos proxectos frustrados de ferrocarrís secundarios galegos, en especial do Central Galego, que tanto deu que falar no seu día. Esperemos que este traballo sirva, polo menos, como acicate para impulsar futuras investigacións nesta liña.

Fontes primarias

Apéndice 2º del *Diario de las Sesiones de Cortes del Congreso de los Diputados* de 12 de abril de 1902, que contiene el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios aprobado definitivamente, Archivo Histórico de la Nobleza, cota MICHELENA,C.8,D.120.

Arquivo do Concello de Cee, Libros de Sesións da Corporación, 1910-1912.

Carta de D. Salvador Cabeza dirixida a D. Ramón Tojo, 22 de febreiro de 1912. Arquivo da Fundación Rosalía de Castro, cota AB03 037. Dispoñíbel en Galiciana: Arquivo Dixital de Galicia.

Comparación de los distintos trazados de ferro-carril propuestos para unir La Coruña con Santiago, A Coruña: Imprenta y estereotipia de V. Abad, 1882. Dispoñíbel en Galiciana: Biblioteca Dixital de Galicia.

"Ferro-carril económico directo de La Coruña a Santiago", *Revista de Obras Públicas*, Ano 30, tomo I, n.º 7, 1882, pp. 75-79.

Informe da RSAPS, remitido ao ministro de Fomento polo director da Corporación, Ramiro Rueda, 13 de febreiro de 1893, pp. 8-9. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

Rof Codina, Juan (1985 [1912]). *Reformas que se pueden implantar en Galicia para el progreso de la agricultura*. A Coruña: Imprenta y Litografía de L. Lorman (ed. facs. de Fernández Prieto, Lourenzo, Sada: Ediciós do Castro).

Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, *Dictamen sobre lo que más conviene á los intereses del país respecto de la construcción de un ferrocarril que una esta ciudad con la línea general del Noroeste, sección de Coruña á Lugo*, Santiago de Compostela: Imprenta de *La Gaceta de Galicia*, 1881, p. 10. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, *Informe sobre la red de ferrocarriles secundarios más convenientes á la región gallega*, Santiago de Compostela: Imprenta de José M. Paredes, 1889. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

Torres Taboada, Eduardo de, "Voto particular a la Diputación", 1883. Dispoñíbel no repositorio Minerva da Universidade de Santiago de Compostela.

- Boletíns Oficiais

Boletín Oficial da Provincia da Coruña

Gaceta de Madrid

- Fontes primarias hemerográficas

El Correo de Galicia

La Correspondencia de España

La Correspondencia Gallega

Diario de Galicia

El Diario de Pontevedra

El Eco de Galicia

El Eco de Santiago

La Época

España Nueva

El Financiero Hispano-Americano

Gaceta de Galicia

Gaceta de los Caminos de Hierro

Galicia Nueva

Ingeniería

La Mañana

El Miño

El Mundo

El Noroeste

El Norte de Galicia

Nova Galicia

Nueva Era

El Regional

Revista Gallega

El Siglo Futuro

El Universo

La Voz de Galicia

La Voz de la Verdad

Bibliografía

Abad Martínez, F. J. (2022-2023). El primer proyecto de ferrocarril en el valle del Tiétar (1887). *Trasierra*(15), 201-240.

Álvarez Cobelas, J. (2015). El context ferroviari espanyol i la construcció del tren de la Marina. *AGUAITS*(35), 7-30.

Artola, M. (1978). *Los ferrocarriles en España. 1844-1943.* Madrid: Servicio de Publicaciones del Banco de España.

Barral Martínez, M. (2006). A Real Sociedade Económica de Santiago. A institución no século XX. En VV. AA., *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago 1784-2006* (pp. 81-99). Fundación Caixa Galicia.

Barral Martínez, M. (2007). *Montero Ríos e Compostela: un feudo clientelar.* Santiago de Compostela: Sotelo Blanco-Consorcio de Santiago.

Barral Martínez, M. (2013). El tándem Vigo-Mondariz en los inicios del turismo moderno en Galicia. *Historia Contemporánea*(50), 105-132. doi:10.1387/hc.14143

Carmona Badía, X., & Nadal Oller, J. (2005). *El empeño industrial de Galicia. 250 años de historia (1750-2000).* A Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza.

Carreras, A. (1999). Los ferrocarriles en Europa: algunas perspectivas históricas. En M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández, & J. Vidal Olivares (Eds.), *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad* (pp. 33-53). Madrid: CAM-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Casares Alonso, A. (1973). *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX.* Madrid: Publicaciones de la Escuela Nacional de Administración Pública.

Castiñeira Castro, V. M. (1999). A poboación ceense na época contemporánea (1836 a 1996). En B. Cores Trasmonte, *Historia de Cee* (pp. 327-339). Cee: Concello de Cee.

Cavanna Benet, T. (2006). A Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago, pioneira do ferrocarril en Galicia. En VV. AA., *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago de Compostela 1784-2006* (pp. 181-189). Fundación Caixa Galicia.

Comín Comín, F., Martín-Aceña, P., Muñoz Rubio, M., & Vidal Olivares, J. (1998). *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles* (Vol. I). Madrid: Anaya-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Cores Trasmonte, B. (1999). As políticas públicas e a estructura social de Cee no século XIX. En B. Cores Trasmonte, *Historia de Cee* (pp. 387-423). Cee: Concello de Cee.

Cores Trasmonte, B. (2005). O tren dos tres "CCC". *Anuario Brigantino*(28), 239-264.

Costafreda, M. (1992). El Ferrocarril Tàrrega-Balaguer. *Universitas Tarraconensis. Revista de Geografia, Història i Filosofia*(10), 221-246.

Cuéllar Villar, D. (2002). Las obras públicas y el marco insticuional durante la Restauración. El Ministerio de Fomento (1875-1913). *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*(2), 71-95.

De los Cobos Arteaga, F., & Martínez Vara, T. (2004). Spanish Society of Secondary Railways: the Failure of a Major International Project to Create an Additional Railway Network in Spain. *'Across the border' International Railway Investments in the 19th and 20th Centuries.* Semmering: AIHC.

Espinós i Quero, A. (2015). El ferrocarril a Xàbia: centenari d'un projecte frustrat. *AGUAITS*(35), 79-92.

Fernández Casanova, C. (1981). *La Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago en el siglo XIX. Un estudio de su organización interna y de su actuación en favor de Galicia.* Sada: Ediciós do Castro.

Fernández Santander, C. (1987). *Wenceslao Fernández-Flórez (Vida y Obra).* A Coruña: Diputación Provincial.

Ferrández Pérez, D. (2023). *Más allá del voto: clientelismo político y redes locales en el primer tercio del siglo XX.* Granada: Comares.

Font i Garolera, J. (2014). L'obra de la Mancomunitat de Catalunya (1914-1924) en matèria de comunicació i transport. *Plecs d'història local*(153), 5-7.

Giuntini, A. (2002). Ferrocarriles y turismo en Italia desde los inicios del Ochocientos hasta la introducción de los "trenes populares" en la Italia fascista. *Historia Contemporánea*(25), 101-123.

Gómez Mendoza, A. (1982). *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica.* Madrid: Alianza Editorial.

Lamela García, V. L. (1991). *Pepe Miñones: un crimen en la leyenda (1900-1936).* Sada: Ediciós do Castro.

Legorburu Faus, E. (1991). Propuestas de reordenación viaria en el País Vasco: en torno al ferrocarrril de vía estrecha en Guipúzcoa. *Lurralde: Investigación y espacio*(14), 321-336.

Lentisco Flores, D. (2005). *Cuando el hierro se hace camino. Historia del ferrocarril en España.* Madrid: Alianza Editorial.

Macías, O. (2003). El Ferrocarril Logroño-Estella-Pamplona: las aspiraciones frustradas de Navarra y del Puerto de Bilbao. *Huarte De San Juan*(10), 31-84. Obtido de http://revista-hsj-historia.unavarra.es/article/view/3377

Martí i Ylla, X. (2014). El ferrocarril a la Selva, història d'una frustració. *Quaderns de la Selva*(26), 41-53.

Martínez López, A. (2005). Las inversiones extranjeras en los ferrocarriles de vía estrecha en España, 1872-1946. En M. Muñoz, *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España* (Vols. II. Empresa Pública, Instituciones y Tecnología, pp. 769-791). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Martínez López, A., & Piñeiro Sánchez, C. (2001). Empresas y servicios públicos: la creación de una una infraestructura de transporte urbano, A Coruña 1876-1925. *Revista Galega de Economía, X*(1), 1-29.

Morillas-Tomé, M. (2014). El ferrocarril de vía estrecha en España, 1852-2010. El papel de la intermodalidad y de la demanda en su construcción y estado actual. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales, XVIII*. Obtido de https://raco.cat/index.php/ScriptaNova/article/view/280991

Muñoz Rubio, M. (2005). Los ferrocarriles de vía estrecha: una visión de conjunto. En M. Muñoz Rubio, *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España* (Vol. I. Empresas y Marco Regional, pp. 1-33). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Muñoz Rubio, M., & Vidal Olivares, J. (2001). Los ferrocarriles en la historiografía española. *Transportes, Servicios y Comunicaciones*, 81-111.

Muñoz Rubio, M., Sanz Fernández, J., & Vidal Olivares, J. (Eds.). (1999). *Siglo y medio del ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, Industria y Sociedad.* Madrid: CAM-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Muriel Ramírez, M. J. (2006). El ferrocarril secundario de Huelva a Ayamonte: orígenes y construcción. *IV Congreso de Historia Ferroviaria.* Málaga.

Nárdiz, C. (1991). La formación y la transformación de la red viaria en Galicia. *Boletín académico*(14), 35-48.

Olmedo Gaya, A. (2005). Historia legislativa de los ferrocarriles de vía estrecha. En M. Muñoz Rubio, *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España* (Vols. II. Empresa Pública, Instituciones y Tecnología, pp. 737-768). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Ortúñez Goicolea, P. P. (2005). Vía estrecha en Castilla y León: de su necesidad al abandono y la nostalgia 1860-1969. En M. Muñoz Rubio, *Historia de los*

Ferrocarriles de Vía Estrecha en España (Vol. I: Empresas y Marco Regional, pp. 405-439). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Pérez Arribas, E. (1994). Canvi econòmic i actituts polítiques a Castelló. 1876-1900. *Millars: Espai i história*(17), 11-22.

Pose Antelo, J. M. (1982). Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos. *Cuadernos de Estudios Gallegos*(98), 313-344.

Quintana Garrido, X. R. (1986). Reflexións históricas no centenario da integración de Galiza na rede ferroviaria española (1883-1983). *Boletín Auriense, XVI*, 237-273.

Salat Noguera, T. (1999). El ferrocarril Cervera-Ponts (1882-1926). *Miscel·lània Cerverina*(13), 111-137.

Santesmases Ollé, J. (1997). Projectes de ferrocarrils frustrats. El transversal del Principat de Catalunya i el ferrocarril Tarragona-Valls-Cervera-Pontes. *Resclosa*, 49-96.

Santos Gayoso, E. (1990). *Historia de la prensa gallega* (Vols. I. 1900-1986). Sada: Ediciós do Castro.

Serra Rotés, R. (2018). Ferrocarriles Carboníferos de Cataluña (1891). Un projecte ferroviari per l'Alt Urgell de Cels Xaudaró Roviea (1832-1907). *Interpontes, V*, 179-211.

Tedde de Lorca, P. (1978). Las compañías ferroviarias en España (1855-1935). En M. Artola, *Los ferrocarriles en España. 1844-1943* (Vol. II. Los ferrocarriles y la economía, pp. 9-354). Madrid: Servicio de Estudios del Banco de España.

Ucelay-Da Cal, E. (2003). El pueblo contra la clase: populismo legitimador, revoluciones y sustituciones políticas en Cataluña (1936-1939). *Ayer*(50), 143-197.

Vallejo Pousada, R. (2017). Los espacios turísticos: ciudades portuarias y villas termales en el despertar turístico de Galicia, 1850-1939. *La Historia, lost in translation? Actas del XIII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea* (pp. 3347-3362). Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

Veiga Alonso, X. R. (1996). *Progreso, Prensa e Ferrocarrís en Galicia. A actividade do conde de Pallares (1855-1883).* Lugo: Deputación.

Veiga Alonso, X. R. (1999). La utopía ferroviaria de la Galicia decimonónica: la línea Palencia-A Coruña (1858-1883). En M. Muñoz Rubio, J. Sanz Fernández, & J. Vidal Olivares (Eds.), *Siglo y medio del Ferrocarril en España, 1848-1998. Economía, industria y sociedad* (pp. 585-596). Madrid: CAM-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

VV. AA. (2006). *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago de Compostela 1784-2006.* Fundación Caixa Galicia.

Wais, F. (1974). *Historia de los ferrocarriles españoles* (Segunda ed.). Madrid: Editora Nacional.

Táboa de ilustracións

Ilustración 1. Mapa dos distintos trazados propostos entre A Coruña e Santiago. Fonte: véxase a nota 12..... 20
Ilustración 2. Mapa de Galicia con la red de ferrocarriles secundarios que propone para esta región la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago. Fonte: Arquivo do Reino de Galicia, Colección cartográfica e iconográfica (dispoñíbel en Galiciana: Arquivo Dixital de Galicia). 27
Ilustración 3. Plano da cidade da Coruña, posterior a 1908. A estación común dos ferrocarrís do Norte e de Corcubión situaríase onde os almacéns do porto, á altura da rúa de Linares Rivas, no punto sinalado co número 55. Fonte: Arquivo do Reino de Galicia, Colección cartográfica e iconográfica (Dispoñíbel en Galiciana: Arquivo Dixital de Galicia) 58