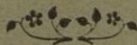


Ga. foll. 263-28

Ga. Foll
263-28

APUNTES
CARRETEROLÓGICOS



SANTIAGO
TIP. DE DIÉGUEZ Y OTERO
Franco número 13.
1891

Ga-foll 263-28

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DE SANTIAGO



00554824

R. 146.357

900

UNA GIRA Á LA MAHÍA

Y

UN RECUERDO DE GRATITUD

Á LA PRENSA LOCAL DE SANTIAGO

SÚPLICA

Á LOS EXCELENTÍSIMOS

Sres. Ministros de la Gobernación y de Fomento

en favor de los pueblos
y economías del Erario público



SANTIAGO—1891

Tip. de Diéguez y Otero

Franco núm. 13



C. Cruz
92

USC

UNIVERSIDAD DE CHILE



CARRETERA DE NEGREIRA Á LA ESCLAVITUD
por los Angeles

Croquis de la Mahía y Barcala. (Estudios copiados de la carta oficial de la provincia de la Coruña.) Apuntes históricos que la recomiendan.

Á los Sres. D. Ramiro Rueda y D. Lucas de la Riva, actuales Presidentes de la Sociedad Económica y de la Cámara de Comercio de Santiago, respectivamente; en vista de las exposiciones que han dirigido al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, pidiendo el arranque de la carretera de tercer orden denominada de Santiago á Camariñas por Negreira, Santa Comba y Zas, desde la aldea de Bertamirans, en vez de los Angeles á Negreira como consta en el plan vigente de las carreteras del Estado, aprobado el día 11 de Julio de 1877, les dedico este mal escrito folleto.

Muy señores míos: Son muy dignas de aplausos las reclamaciones en favor de una carretera general que comuniqué la capital del Juzgado de Negreira con los de Padrón, Noya y Santiago y con la vía férrea, pero pedir que aquella vaya de Negreira á Bertamirans y de Bertamirans á la vía férrea es no solamente un absurdo, sino que, además de ser trayecto más largo que á los Angeles, como se vé en el Croquis, es una imposición á los Ayuntamientos de Negreira, Ames, Brión y Rois, que se les perjudica en sus intereses y derechos adquiridos desde el día 14 de Abril de 1874 que han legalizado el Ingeniero D. Joaquín Bellido el día 13 de Noviembre de 1877, y la Diputación confirmó el día 30 del mismo mes y año, y el señor D. Antonio Candalija, gobernador de la Coruña aprobó el día 8 de Diciembre de 1877.

Aquí se debe tratar solamente de los intereses de la provincia y de los derechos de los pueblos interesados en la carretera que mejores servicios preste al público.

El trazado de Negreira á la Esclavitud por los Angeles es más barato que el de Negreira por Bertamirans; en primer lugar, porque es más corto, y en segundo porque de los 20 kilómetros que abarca, 18 se hallan ya espropia-dos y esplanados, y se aprovecha el Puente Ma-ceira sobre el río Tambre y el de Chave sobre el Sar y Sarela, en Bastabales: además tienen pedido los alcaldes de Brión, D. Manuel Trigo; de Negreira, D. Francisco Calviño; de

Ames, D. Francisco Breijo y de Rois, D. José Ceraijo, la exclusión del plan de carreteras la estudiada por Bertamirans á la Esclavitud, reclamando la de Negreira por los Angeles á la Esclavitud, según exposición que con fecha 29 de Mayo del año de 1835 dirigieron á la Exma. Diputación; cuya está pendiente de informe, en poder del Sr. Ingeniero Jefe de Obras del Estado.

Estas son las pretensiones que deben apoyar la Cámara de Comercio y la Sociedad Económica, ó sus Presidentes, con todo derecho y justicia en favor de los pueblos y bien de los intereses provinciales ó caudales comunes, ó no mezclarse en esto, perjudicando derechos legalmente adquiridos.

I

EXTRACTO de la Memoria relativa al proyecto de plan de carreteras provinciales que propone á la Diputación el Ingeniero Jefe de sus obras provinciales el día 13 de Noviembre de 1877.

En 22 de Octubre de 1877 me dirigió el excelentísimo Sr. Gobernador de la provincia la comunicación siguiente: "En cumplimiento del art. 36 del mismo, es urgente que V. S. solicite formar el plan general de carreteras y demás obras de carácter provincial, con objeto de dar cuenta á la Diputación en su próxima reunión ordinaria de Noviembre reclamando al efecto de la Secretaría de dicha

Corporación los antecedentes que V. S. considere necesarios. Inmediatamente procedí á cumplimentar dicha orden y como, según el artículo 30 del mencionado Reglamento de 10 de Agosto último para la ejecución de la ley de carreteras de 4 de Mayo anterior, las Diputaciones que, con anterioridad á la publicación de ésta, tuviesen aprobados los planes de carreteras podrán adoptarlos como base para la formación de los nuevos, introduciendo en ellos las modificaciones que juzguen convenientes, comprendí que mi plan debía abrazar todas las carreteras declaradas provinciales hasta el día sin perjuicio de las modificaciones que se juzguen necesarias en lo sucesivo.

En efecto, si la Diputación ha tenido razones para incluir en su plan todas las que en él aparecen, yo, funcionario dependiente de aquélla no me creo autorizado para discutir sus acuerdos, que debo suponer autorizados, y los tomo por la base de mi trabajo.

En tal supuesto principiaré diciendo que las carreteras que figuran como provinciales actualmente son las siguientes, dibujadas todas ellas en una carta de la provincia así como las que abraza el plan de las del Estado aprobado en 11 de Julio de 1877 y los ferrocarriles del Noroeste y del Carril á Santiago, únicos que existen en esta región de la Península, he comprendido desde luego que estaban declaradas provinciales algunas carreteras que figuran en el nuevo plan de las del Esta-

do; que otras debían de cambiar de denominación, por razones que luego veremos, y que, finalmente, era necesario aumentar algunas de indisputable necesidad.

Carreteras que figuraban en el plan de las provinciales y ahora son del Estado, total ó parcialmente.

En el plan de las provinciales figura con el número 11, una carretera de Muros á Finisterre por Carnota, Cee y Corcubión, y como en el de las del Estado hay otra de Coruña á Finisterre por Carballo, Vimianzo y Corcubión, he debido segregar de la primera la parte comprendida entre este último pueblo y Finisterre.

Igualmente figura en dicho plan con el número 20, una carretera llamada de Negreira á la Esclavitud por los Angeles, y como desde este último punto al anterior debe construirse parte de la de tercer orden de Santiago á Camariñas por Negreira, Santa Comba y Zas, suprimo en aquélla la longitud perteneciente al Estado y queda reducido á los siete kilómetros que hay desde la Esclavitud á los Angeles.

El número de carreteras que forma esta red llega al 49.

Por consecuencia de todo lo expuesto he redactado el adjunto plan de carreteras provinciales, que dan una longitud de 950 kilómetros y, con las del Estado, dejan á mi entender satisfechas todas las necesidades pre-

sentos y futuras; salvo las que deben llenar los caminos vecinales, cuyos planes deben formarse del modo que previene la ley de carreteras de 4 de Mayo último.

El de las del Estado en esta provincia da próximamente una longitud total de 1.165 kilómetros y las de caminos vecinales, á juzgar por el que se formó el año de 1867, comprenderán unos 672 kilómetros. Se tendrá por consiguiente kilómetros 2787.

Carreteras del Estado. .	1165
Carreteras provinciales.	950
Caminos vecinales. . . .	672

Totales. 2787 kilómetros

Se extiende el señor Ingeniero en comparaciones para probar que no es excesivo el número de kilómetros de carreteras afirmando que con ellos está suficientemente servida la provincia, cuando estén construídos; la superficie de la provincia dice es de 7.973 kilómetros cuadrados ó sea el $\frac{1}{63}$ del total de la Península, Baleares y Canarias; pero tiene $\frac{1}{28}$ de los habitantes ó sean 557.311 correspondiendo 69.90 por kilómetro cuadrado. Contribuye en el presente año económico de 1877-1878, con 4.890.975 pesetas por territorial; 619.692 por subsidio y 2.000.758 por consumos y sal, dando entre todo 7.511.425 pesetas, sin contar el impuesto sobre cédulas personales, los derechos de aduanas, los efec-

tos timbrados, los tabacos y otras contribuciones cuya importancia es difícil conocer hasta fin de año.

Orden que deberá seguirse en la ejecución de las carreteras del plan.

Cumpliendo lo que previene el artículo 29 del citado reglamento de 10 de Agosto último, voy á exponer las consideraciones que he tenido presentes al fijar en el plan el orden de preferencia con que deben ejecutarse las diversas líneas. Por las razones expuestas en otro lugar juzgo que no hay carreteras más necesarias y de interés más general que las de las estaciones de ferrocarriles y por eso figuran con los números 1, 2, 3 y 4, pudiendo llevarse á cabo simultáneamente.

Satisfecha esta necesidad, creo lo más urgente acabar las líneas principiadas, á fin de que los pueblos obtengan de ellas ventajas, que estén en relación con los sacrificios hechos hasta el día. Sin embargo, hay algunas donde la parte construida constituye por sí una sección aprovechable y no urge su terminación tanto como las señaladas con los números 5, 6, 7 y 8; por eso después de esta última prefiero la de Muros á Coreubión cuya importancia queda demostrada. Sacada de su aislamiento esta cabeza de partido judicial y gestionando que el Estado haga lo propio con Negrreira, que debe ponerse en circulación con Santiago, para lo cual basta cons-

truir 13 kilómetros hasta los Angeles en la de tercer orden de Santiago á Noya, empalmando con la provincial de la Esclavitud á los Angeles, tendrán comunicación por carretera todas las cabezas de partido judicial con la provincia.

Le este modo quedan, á mi juicio, igualmente favorecidas respecto á caminos, las diversas comarcas de la provincia y conviene que al seguir construyendo las demás líneas del plan no se altere ese equilibrio. Al efecto, las he colocado por grupos de tres, cuatro ó cinco que, sumando unos 60 ó 70 kilómetros repartidos en toda aquélla puedan construirse á la vez.

El primer grupo lo forman las carreteras números 17, 18, 19, 20 y 21 que se establecerán en los distritos judiciales de Coruña, Ortigueira, Padrón, Negreira, Ordenes y Arzúa.

Las carreteras números 33 y 40 están construídas y con las que llevan los números 41, 42 y 43 supongo formado un grupo correspondiente á los distritos de Corcubión, Carballo, Arzúa y Betanzos.

Hallándose también construídas las de los números 44 al 47, quedarán para último lugar las carreteras números 48 y 49 pertenecientes á los distritos de Coruña y Betanzos.

El primer grupo satisface la expresada condición de que las obras se distribuyan lo más equitativamente posible y le forman carreteras que después de las 16 primeras son las más necesarias dentro de cada zona. En efec-

to, los números 17, 19 y 20 son tres importantes detalles de la red que todas componen.

Obedeciendo á igual criterio he formado los demás grupos indicados; en todos hay obras correspondientes á diversas comarcas de la provincia y dentro de cada una de éstas he dado preferencia á las carreteras que juzgó más necesarias respecto de las de menor interés.

Con esto doy por terminado mi trabajo, que dentro de las bases en que se funda, he procurado estudiar con arreglo á las necesidades de la provincia, y deseo merezca la aprobación superior.

Coruña 13 de Noviembre de 1877.—El Ingeniero Jefe, Joaquin Bellido.

DICTAMEN que acerca del anterior proyecto y Memoria del señor Ingeniero jefe de obras provinciales evacua, á la Diputación la Comisión especial de Fomento.

Á LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL

La Comisión especial de Fomento ha examinado el proyecto del plan general de carreteras provinciales formado por el señor Ingeniero jefe, con arreglo á lo dispuesto en la Ley y Reglamento de carreteras recientemente publicado y para ello y de acuerdo con dicho señor Ingeniero y la asistencia de gran número de señores Diputados, discutió y estudió detenidamente, no sólo el referido plan,

sino las diversas proposiciones hechas por varios señores Diputados: y en vista de todo considera que el expuesto plan responde á las necesidades de la provincia, habiendo el jefe de obras públicas de aquélla correspondido con la ilustración y celo que le distinguen á la confianza que, fundada en sus conocimientos y competencia, ha depositado la Diputación. Sin embargo si bien dicho funcionario al proponer la supresión de algunas carreteras se atuvo en el terreno científico á lo que éste pueda aconsejar respecto al número y dirección de las principales, la comisión no puede aceptar en absoluto tales supresiones porque dejan lastimados intereses legalmente adquiridos.

El señor Ingeniero jefe ha tenido presente, cual era su deber, el plan general de las carreteras del Estado, y opina por la supresión de algunas provinciales acordadas ya definitivamente, apoyándose en las razones de que habiéndose de construir por el Estado otras en la misma dirección, es dispendioso que se ejecuten; pero la Comisión al no aceptar esta propuesta se ha fijado en que ese proyecto de carreteras del Estado no debe la Diputación tenerlo presente en cuanto á aquellas cuya construcción se dilatará muchos años.

La Comisión por lo mismo, tiene la honra de proponer al Cuerpo provincial se sirva prestar su aprobación al referido plan formado por el señor Ingeniero jefe de obras provinciales con las variaciones siguientes: La

carretera que figura con el número 20, en el plan propuesto por el señor Ingeniero, denominada de la Esclavitud en la carretera de segundo orden de Coruña á Pontevedra, á los Angeles, en la de tercer orden de Santiago á Camariñas, por Negreira, Santa Comba y Zas; debe conservarse con la misma denominación que antes tenía de Negreira á la Esclavitud por los Angeles cuyos estudios están aprobados y mandada construir por la Diputación.

Coruña 22 de Noviembre de 1877.—El Presidente, Buenaventura Plá Huidobro.—Jorge Tojo.—Francisco Posse Nicolich.—Adriano Paz Tato.—El Secretario, José Seijas Moreno.

Diputación provincial:—Sesión de 30 de Noviembre de 1877.—Se acordó aprobar el anterior dictamen y fijar el término de cuarenta días para oír las observaciones que se presenten acerca del plan.—El Presidente, Justo Gayoso.—El Secretario, Felipe Gutiérrez de la Peña y Tostado.—El Secretario, Francisco Posse Nicolich.

Aprobado por el Gobernador don Antonio Candalija, Coruña 8 de Diciembre de 1877.

II

Carreteras de tercer orden de Santiago á Camariñas por Negreira, Santa Comba y Zas, y de los Angeles á Osebe (estación del ferrocarril de Santiago á Carril).—Carreteras provinciales de Negreira á la Esclavitud por los Angeles y de Bertamirans á la Esclavitud.

La Cámara de Comercio de Santiago, dirigió una Exposición al excelentísimo señor Ministro de Fomento, pidiendo la construcción del primer trozo de la de tercer orden de Santiago á Camariñas por Negreira, desde Bertamirans á Negreira estudiada el año próximo pasado de 1890. Llama pretericiones á las reclamaciones contrarias al trazado de Bertamirans; ignora que el primer trozo de dicha carretera fué estudiado desde Negreira á los Angeles, aprobado para empalmar con la carretera de tercer orden número 59 de los Angeles á la estación de Osebe del ferrocarril compostelano, aprobada el día 11 de Julio de 1877 en el plan vigente, como la anterior; la aprobación del trozo dicho desde Negreira á los Angeles 13 kilómetros espropiados y esplanados desde el año de 1874, constaban como provinciales de la número 20 denominada de Negreira á la Esclavitud por los Angeles, longitud 20 kilómetros y quedó para provincial desde los Angeles á la estación de

Esclavitud, siete kilómetros, de los que cinco están espropiados y esplanados reconocidos el día 15 de Febrero de 1890, por el ingeniero jefe D. Adolfo Pequeño. Data esta segregación de fecha 30 de Noviembre de 1877, denominándose de los Angeles á la Esclavitud número 20.

La Exposición dicha se presta á interpretaciones poco imparciales, pidiendo la subasta del primer trozo, afirmando arranca desde Santiago á Bertamirans construído; supone que es directa, y no es así; la comunicación por esta carretera con Santiago, está aprobada á medio de empalme con la de tercer orden número 59 del plan vigente, denominada de los Angeles á la estación de Osebe del ferrocarril compostelano, no en Bertamirans ni directamente desde Santiago, como dice. Plácemes mil merece la Cámara por activar la construcción de esta carretera número 3 del plan vigente, pero fué sorprendida para pedir el empalme en Bertamirans, proyecto que acarició el ingeniero Sr. López Vázquez en 1884 y el Sr. Lois en 1890. La proyectada carretera de Bertamirans á Negrreira ofrece más dificultades de construcción que la otra, en primer lugar, porque el trayecto es más largo, y en segundo, porque los trabajos de espropiación y replanteo están hechos en toda la extensión de los Angeles á Negrreira.

Por otra parte, de llevarse á cabo el proyecto de Bertamirans, se perdería la esperan-

za de que los trabajos de espropiación y replanteo realizados en las parroquias de Angeles y Bastabales, no fuesen aprovechados, por cuanto, una vez hecha la carretera de Bertamirans, de tener es que aquel trozo se prolongue hasta la Esclavitud por Ortoño.

Probado que está estudiado el primer trozo de la de Santiago á Camariñas, espropiado y esplanado desde Negreira á los Angeles, punto obligado de empalme con la de los Angeles á Osebe, y probado que la variación que se estudió el año de 1890, está combinada para empalmar con la número 4 provincial de Bertamirans á la Esclavitud, no debe dudarse la razón que asiste á los Ayuntamientos de Negreira, Ames, Brión y Rois, reclamando la de Negreira á los Angeles y no á Bertamirans, pues al aprobar el año de 1877 la provincial desde los Angeles á la Esclavitud, después de estar aprobada la de tercer orden de los Angeles á Osebe, se comprende que el ingeniero D. Joaquín Bellido consideró de inmensa importancia la de los Angeles sobre la de una aldea llamada Bertamirans. Amayor claridad examínese el adjunto *Cróquis* copiado de la carta oficial de esta provincia.

Por ser de gran importancia para una extensa y feraz comarca de esta provincia, vamos hoy á recordar al público unos cuantos datos históricos referentes á la carretera que desde Negreira y pasando por Brión, Angeles y Bastabales, debía unirse en Esclavitud con la que de Santiago va á Pontevedra.

Allá, por el año de 1861, los Ayuntamientos de Negreira, Ames, Brión y Rois en la esperanza de que por sus términos pasase alguna carretera que les uniese con Esclavitud y Negreira, comenzaron á hacer por su cuenta, mejoras y rectificaciones en el antiguo *camino real* que les unía con los puntos mencionados, cuyas obras llamando la atención del Consejo de la provincia, dieron ocasión á que en 1874 fuese encargado el Director de Caminos, D. Manuel Carballedo, de hacer los estudios necesarios para la construcción de una carretera provincial de Negreira á Esclavitud atravesando los Ayuntamientos referidos.

El Sr. Carballedo, cumpliendo su comisión, redactó una minuciosa memoria exponiendo la conveniencia de llevarse á cabo la construcción de la carretera de Negreira á Esclavitud, por los Angeles, y haciendo notar, al mismo tiempo, la facilidad y poco coste de la obra, toda vez que eran aprovechables los trabajos realizados por los Ayuntamientos referidos, y que de los 20 kilómetros de este trazado, dieciocho se hallaban ya completamente espropiados, por cuenta de aquellos municipios, ventaja muy digna de tenerse en cuenta por el ahorro que significaba.

En 13 de Noviembre de 1877, el señor don Joaquín Bellido, Ingeniero jefe de la provincia, cumpliendo con lo dispuesto en la ley de 4 de Mayo y Reglamento de 10 de Agosto de 1877, presentó á la aprobación de la Diputa-

ción provincial el proyecto de plan de carreteras, incluyendo con el número 20 á la que nos ocupa, si bien no en toda su extensión; por cuanto el ingeniero aludido solo incluyó como provincial el proyecto del trozo comprendido entre la Esclavitud y Angeles, considerando como del Estado los trece kilómetros restantes.

La Comisión especial de Fomento nombrada para emitir dictamen acerca del mencionado proyecto de plan de carreteras, convenida de la utilidad que en ello recibiría la comarca á que venimos aludiendo, fué de parecer que "la carretera que en el plan propuesto por el señor Ingeniero figura con el número 20, denominada de la Esclavitud en la carretera de 2.º orden de Coruña á Pontevedra, á los Angeles en la de tercer orden de Santiago á Camariñas por Negreira, Santa Comba y Zas, *debe conservarse con la misma denominación que antes tenía de Negreira á la Esclavitud por los Angeles, cuyos estudios están aprobados y mandada construir por la Diputación;*," cuyo dictamen fué aprobado por ésta en sesión del 22 de Noviembre de 1877, siendo presidente D. Justo Gayoso y secretario el Sr. D. Felipe Gutiérrez de la Peña y Tostado.

En 1884 la Diputación, sin mencionar para nada la carretera provincial cuya construcción, como hemos visto, había sido aprobada, ordenó se procediese al estudio de otra que partiendo de Bertamirans fuese á enlazar en

Esclavitud con la que de Santiago va á Pontevedra. Comenzaron los estudios, y antes de terminarse, los Ayuntamientos de Negreira, Ames, Brión y Rois elevaron una exposición á la Diputación provincial oponiéndose á la aprobación del proyecto de Bertamirans á la Esclavitud y reclamando la construcción de la de este punto á Negreira, ya aprobada y mandada construir, y cediendo á favor de la provincia las expropiaciones y obras de fábrica llevadas á cabo por cuenta de aquellos Ayuntamientos.

No sabemos que la Diputación haya contestado nada á las justas reclamaciones de aquellos municipios, mas sí sabemos que en 1885 fué aprobado el proyecto de Bertamirans á Esclavitud, lo cual produjo penosísima impresión en los Ayuntamientos de Negreira, Ames, Brión y Rois, que se apresuraron á elevar nueva exposición protestando contra tal aprobación y pidiendo la construcción inmediata de la carretera aprobada anteriormente.

Tampoco, por esta vez, fueron oídas, á lo que parece, las quejas de aquellos contrariados Ayuntamientos, cuyas razonables exposiciones, continúan archivadas, durmiendo el sueño administrativo.

Hemos visto ya la flemática calma con que nuestra Corporación provincial atiende á las exposiciones reverentes de unos Municipios celosos del bienestar y engrandecimiento de sus territorios respectivos, y hasta nos aven-

turamos á decir que habíamos de "ver hasta
"que punto es justo que la Diputación pro-
"vincial, haciendo caso omiso de las reclama-
"ciones de los pueblos, gire sobre sus talones
"y con voz robusta diga á las gentes: *vayá esa*
"*carretera por los cerros de Ubeda.*"

Cuatro Ayuntamientos del valle de Mahía son los principalmente interesados en que la Diputación provincial sea consecuente en sus acuerdos y muestre celoso interés por la prosperidad de los pueblos de la provincia. Son aquéllos los de Rois, Negreira, Brión y Amés. A su interés é inteligente celo por el bienestar de sus respectivos territorios, se deben extensos trabajos de roturación, espropiación y replanteo de la carretera que, partiendo de Negreira por los Angeles, había de enlazar en la Esclavitud con la que de Santiago va á Pontevedra, carretera que fué aprobada en 30 de Noviembre de 1877, circunstancia que, como hemos visto, no impidió que la Diputación, encerrando en el *cajón del olvido provincial* las reclamaciones de los Ayuntamientos mencionados, acordase la construcción de la carretera de Bertamirans á la Esclavitud.

Veamos, pues, cual de estos dos proyectos, ó resoluciones ó acuerdos (que ambos de todo tienen) es el que en justicia debe llevarse á cabo.

Ante todo: ¿cuál de las dos carreteras es de más fácil y económica construcción? Cualquiera que tenga dos dedos de frente comprenderá con facilidad que la carretera á la

Esclavitud por Brión, Angeles y Bastabales es más fácil y económica que la otra, por la sencilla razón de hallarse expropiada y roturada en una extensión de 18 kilómetros, cosa que ni á cien leguas le sucede á la famosa de Bertamirans.

Se nos dirá que á la Diputación nada le importan semejantes trabajos y espropiaciones, ya que, según contrato, la provincia paga 17 reales por cada metro lineal de espropiación, háyase ó no se haya ésta llevado á cabo por cuenta de los Municipios, ó, si á mano vienè, por la liberalidad de los dueños de las tierras.

Nosotros á semejante argumento de administración provincial, contestaremos con Cortazar, que enseña y demuestra que 18 kilómetros lineales son 18.000 metros lineales, y que pagándose 17 reales por cada uno de éstos, resulta una suma de 17×18.000 , ó sean 306.000 reales, los cuales, según el contrato antes aludido, se entregan al contratista por vía de regalo, toda vez que al tal señor nada le cuestan las espropiaciones que ya están hechas desde el *tiempo del rey que rabió*.

Nada de esto sucede respecto á la carretera de Bertamirans, porque desde este punto á la Esclavitud ni á Negreira, nada hay espropiado y roturado y por consiguiente es más costosa. Para entender esto no es menester haber estudiado en Salamanca, ni es preciso tampoco haber frecuentado el palacio de la Diputación, ni ser Ingeniero.

Queda, pues, demostrado, que de hacerse la carretera por Ames, Brión, Angeles y Bastabales, la provincia y el Estado, nada tiene que satisfacer por roturaciones ni espropiaciones en una extensión de 18 kilómetros, á no ser que se empeñe en regalar al contratista que lleve á cabo las obras, los 17 reales por metro lineal de carretera, y queda demostrado también que no concurrendo en la de Bertamirans, las mismas circunstancias, sino otras más dolorosas para el erario provincial y del Estado, la Diputación y el Estado debe optar por la construcción pronta de la primera y no de la segunda.

Ya hemos visto la asendereada historia de la proyectada carretera de Negreira á Esclavitud por Angeles y Bastabales; y la no menos edificante y digna de *provincial* meditación, ó sea la referente al posterior proyecto de unir con carretera provincial, al oscuro lugar de Bertamirans con la Esclavitud y Negreira.

La ciencia de la *carreterología* va enseñándonos poco á poco de qué manera la Corporación provincial oye las justas quejas de los pueblos y atiende solícita á sus necesidades; y razones hay para presumir que aunque se reproduzcan antiguas quejas; lo que la provincia no hizo en veinte años no lo hará en otros veinte, si á los padres provinciales se les antoja así.

Y mientras tanto, el pueblo paga gabelas exorbitantes, se arruina y emigra.

Pero... dejémonos de lamentaciones que seguramente han de resultar estériles, y volvamos á los asuntos *carreterológicos*.

Demostrado ya que la carretera provincial de Negreira á la Esclavitud por Brión, Angeles y Bastabales, es, sin ningún género de duda, la más fácil y económica de cuantas puedan proyectarse para unir los dos primeros puntos, deberíamos dar ya por terminado este trabajo cuyo principal objeto no es otro que demostrar á las gentes que el sistema que nos rige logrará todo lo que quiera menos la felicidad y bienestar de los pueblos.

Es indudable que las fértiles comarcas de Jallas, Barcala y Mahía, sostienen grandes relaciones comerciales con las villas de Padrón y Cesures, centros de contratación de los diversos productos que se exportan por la incomparable ría de Arosa. En los años de abundante cosecha se exportan por Cesures más de 60.000 ferrados de frutos de diferentes clases; procedentes de las mencionadas comarcas y de otras aún más lejanas de aquel puerto, y en los años de escasez recíbense por aquel punto 20 ó 30.000 ferrados de diferentes frutos, con los cuales, aquellas comarcas, suplen las deficiencias de la cosecha escasa.

Como los habitantes de estos puntos llevan á cabo el transporte de tales productos, fácil es adivinarlo con solo decir que por ninguno de dichos valles atraviesa carretera alguna, á excepción de la que, partiendo de esta ciudad,

llega, después de mil vueltas y saltos mortales, á la industrial villa de Noya.

Así es que, sin vías fáciles de comunicación, las comarcas de Jallas y Barcala, sostienen tan sólo aquellas relaciones comerciales que son de necesidad imperiosa, y aún así á maravilla debe tenerse el modo como los carros del país transportan los frutos por unos caminos en los cuales, conductor y vehículo tienen que hacer á menudo verdaderos prodigios de equilibrio.

Además en los Angeles existe un manantial riquísimo de aguas sulfúreas y otro de ferruginosas, extraordinariamente concurridos por enfermos procedentes de la parte N. O. de la provincia, precisamente las más desprovistas de carreteras. Esto no obstante, no baja nunca de 1.000 el número de personas que anualmente visita aquel balneario.

Ahora bien: es innegable—y hasta ahora no ha habido diputado provincial que lo pusiera en duda—que las relaciones entre los puntos, están en razón directa de los medios de comunicación. Por tanto, á mayores y más fáciles vías de comunicación, mayores relaciones mercantiles existirán entre ambos pueblos.

Aplicando, pues, este principio al asunto que nos ocupa, es lógico asegurar que, construida la carretera en cuestión, las relaciones mercantiles entre las comarcas de Jallas, Negrreira, Barcala y Mahía, y las villas de Padrón y Cesures, aumentarían considerable-

mente, como mayor sería también, el número de concurrentes al balneario de los Angeles, y el de viajeros que á pié ó en coche habían de esperar en Esclavitud los trenes ascendentes ó descendentes del ferrocarril "The Coruña, Santiago....." etc., etc.

Inútiles creemos nuestros esfuerzos en demostrar la conveniencia de llevar pronto á feliz término la construcción de la carretera de Negreira á Esclavitud por los Angeles, porque la conducta anterior de la Corporación provincial es de fatal augurio para el porvenir si el señor Ministro de la Gobernación y el de Fomento no obligan la atención, á lo que se pide y demuestra en el adjunto Croquis.

III

Por último, para terminar el presente folleto, parécenos oportuno publicar la razonada exposición que en 10 de Julio de 1891 remitió el Sr. Tojo Casal, al

Excma. Sr. Ministro de Fomento.

EXCMA. SEÑOR:

D. Ramón Tojo y Casal, vecino de Bastabales en el distrito de Brión, residente en la ciudad de Santiago, á V. E. expone: Que con fecha 29 de Mayo del año de 1885, ha dirigido mancomunadamente con 84 vecinos una Exposición adhiriéndose á otra que los alcaldes de Brión, Negreira, Ames y Rois, elevaron á la Excma. Diputación de la Coruña oponiénd-

dose á los estudios y construcción de la carretera provincial número 4 del plan vigente de Bertamirans á la Esclavitud, desde la de tercer orden de Santiago á Noya á la de segundo orden de Coruña á Pontevedra, por ser perjudicial á los intereses públicos y particulares en general y á la comarca de la Mahía; hallándose hechos los estudios de la de Negreira á la Esclavitud por los Angeles aprobada, después de hechos debidamente por el ingeniero jefe de obras provinciales, por la Diputación el día 14 de Abril de 1874 con el número 20 en el plan primitivo longitud 20 kilómetros, espropiados y esplanados 18; reclamamos la construcción de ésta ya sea provincial desde la Esclavitud á los Angeles como acordó el ingeniero D. Joaquín Bellido y del Estado desde los Angeles á Negreira formando el primer trozo de la de tercer orden de Santiago á Camariñas por Negreira, Santa Comba y Zas, ó toda ella provincial como la aprobó el día 30 de Noviembre de 1877 la Diputación plena en sesión celebrada este día.

Hace seis años, va por siete, está iniciado este expediente por los alcaldes D. Manuel Trigo, de Brión; D. Francisco Calviño, de Negreira; D. Francisco Breijo, de Ames y D. José Cereijo, de Rois, al cabo de los cuales nos hallamos por medio de una Real orden fecha 14 de Junio de 1891 expedida por ese Ministerio otorgando el número 4 de la provincial que recusamos, á la número 15 de

Carballo á Portomouro; este procedimiento no se ajusta á la ley de 4 de Mayo del año de 1877 ni á su reglamento de 10 de Agosto del mismo año estando hecha la información reclamando la inclusión de la de los Angeles á la Esclavitud, y la exclusión de la de Bertamirans á la Esclavitud; los hombres de esta desdichada Diputación se creen con derecho á obrar así; las leyes no se han hecho para los pueblos, se borra lo primitivo, se obtiene el número que se desea y, no vale itinerario fijado.

En virtud de las citadas exposiciones, no caducadas aunque olvidadas por los mandatarios en la provincia, y que llevó expuesto como particular:

Suplico á V. E. que una vez removido el número cuatro, quede excluída la de Bertamirans á la Esclavitud, del plan vigente, incluyendo en el mismo la que fué número 20 del plan primitivo, denominada de Negreira á la Esclavitud por los Angeles, de la de segundo orden de Coruña á Pontevedra á la de tercer orden de Santiago á Noya enlazando con la de tercer orden de Santiago á Camariñas por Negreira, Santa Comba y Zas, en los Angeles según consta en el plan vigente de las del Estado aprobado el 11 de Junio de 1877.

Es gracia que espera obtener de la justificación de V. E.

Dios guarde á V. E. muchos años.

Santiago Julio 10 de 1891.—R. T. C.



M. 467675 USC

