

Ca. Doli 81-21
R. 2553484

VOTO PARTICULAR.

Á LA DIPUTACION.

El Diputado que suscribe tiene el sentimiento de no hallarse conforme con sus compañeros de la Comisión de Fomento, en la manera de apreciar las ventajas de los dos proyectos sometidos á su exámen, para el trazado del ferrocarril que en su día haya de unir las ciudades de la Coruña y Santiago.

Son estos proyectos, el presentado por el Sr. D. Luis Miranda, como complemento de la gran línea transversal de la Coruña á Vigo, con empalme en Cambre en el ferrocarril de Palencia á esta capital, y el presentado por el Sr. D. José Lopez Amarante para unir á Santiago con la línea general del Noroeste en los montes de la Tieira.

Multitud de informes se han dado en uno y otro sentido por gran número de Corporaciones más ó menos interesadas en un asunto de tan vital importancia y justo y aun necesario era que la Diputación provincial de la Coruña inspirándose en el sentimiento de sus deberes, hiciera oír de nuevo su autorizada opinión ya que el ferrocarril de que se trata ha de tener su desarrollo dentro de los límites de esta provincia y que por consiguiente sus habitantes son los que más directamente han de tocar los inmensos beneficios que siempre traen en pos de sí estas obras maestras de la civilización moderna.

Natural y lógico es también que al emitir este informe la Diputación provincial de la Coruña, tenga presente en primer término el interés del país cuya representación le está encomendada y que por el voto de sus electores tiene obligación de defender, sin prescindir por ello en absoluto, de los intereses de las otras provincias gallegas, que felizmente en este caso, lejos de ser opuestos y antagónicos, marchan en su mayoría de perfecto acuerdo.

Inspirándose, pues, en este criterio que considera el único aceptable, el Diputado que suscribe, no duda un momento en proponer á la Diputación como el más ventajoso de los dos proyectos, como el que mejor sirve á los intereses de la provincia y de Galicia en general, el presentado por el Sr. D. Luis Miranda, ó sea el que enlaza en Cambre con la línea del Noroeste.

Fácil tarea será, dados los datos que sobre este asunto hay recogidos, demostrar la verdad de nuestro aserto.

Para los intereses locales de la Coruña y de Santiago, para su tráfico y comunicación mútua, es innegable y como tal reconocido por todos, que el proyecto defendido por el que suscribe, reúne inmensas ventajas sobre el de enlace en la Tieira, y la razón es óbvia: 79 kilómetros de recorrido habría entre ambos pueblos con el trazado de Cambre, al paso que aquella cifra se elevaría á 97 con el de la Tieira. Hay, pues, una diferencia de 18 kilómetros á favor del primero, que representa una notable economía en el precio de los transportes y en la duración del viaje.

Para Betanzos y su distrito es de escasa importancia que se adopte el uno ó el otro trazado, pues teniendo ya su comunicación natural con Lugo por la línea del Noroeste, para sus cortas relaciones con Santiago, viene á ser inapreciable la diferencia de uno ó dos kilómetros que en el recorrido señalan ambos proyectos. No sucede lo mismo con Ferrol y aun con Puente deume y Ortigueira, pues mientras no se construya la proyectada línea entre el primero de dichos pueblos y Betanzos, la fácil y rápida comunicación que por mar tienen con la Coruña, les hace participar de las ventajas que ésta obtiene, como vimos, con el trazado de Cambre.

Si comparamos ahora la importancia de la zona por la cual atravesaría el ferrocarril según se adoptara uno ú otro proyecto, nos encontraremos con que el de Cambre beneficia los Ayuntamientos de Cambre, Carral, Larcha, Carballo, Cerceda, Tordoya, Ordenes, Trazo, Oroso, Enfesta y Conjo, que suman una población de 60.514 habitantes, con una riqueza imponible de 2.922.400 pesetas, al paso que el de la Tieira cruza los de Cesuras, Mesía, Frades, Oroso, Pino, Enfesta y Conjo, con una población de 32.035 habitantes, y una riqueza imponible de 1.379.250 pesetas. Por consiguiente, la zona atravesada por el ferrocarril de Santiago á Cambre es doble en población y riqueza que la que cruza el de dicha ciudad á los montes de la Tieira.

Comparando igualmente las regiones próximas á ambos trazados y á las cuales como es consiguiente han de alcanzar los beneficios de la vía férrea, vemos que el proyecto de Cambre, desarrollándose por la parte Oeste de la provincia, permite con facilidad suma la construcción de un pequeño ramal de 24 kilómetros desde Meirama á Carballo, que produciría inmensos beneficios á todo el país de Bergantiños, el mas rico de toda la provincia por su abundancia en granos y cuya costa se halla sembrada de innumerables puertos como los de Malpica, Lage, Corcubión, Camariñas, Finisterre, cuyo porvenir está íntimamente ligado á la construcción de este ferrocarril. En cambio Arzúa y toda la zona próxima al trazado de la Tieira, cuyas relaciones con Lugo son escasísimas, siendo Santiago su mercado natural y único, seguirá haciendo uso de la carretera, aun cuando se construya el ferrocarril, á causa de las condiciones topográficas de aquella parte de la provincia y de lo muy distante que de ella pasa el trazado. Lo mismo sucederá con los distritos municipales inmediatos á la carretera de la Coruña á Santiago, para cuyas necesidades no se oculta á nadie que aun despues de hecho el ferrocarril de la Tieira, tendrá que continuar un servicio de coches análogos al que existe actualmente.

Por último, y para completar este ligero exámen comparativo, la región compuesta por los distritos de Noya, Muros y Padrón, aunque menos interesada que el resto de la provincia en el trazado de este ferrocarril, recibiría indudablemente mayores ventajas con el de Cambre que con el de la Tieira, pues acercándose aquel más á su zona, disminuye de este modo la distancia que la separa de la capital y la pone en más íntima comunicación con toda la provincia.

Vése, pues, que para los intereses generales de la provincia de la Coruña, para las relaciones y más fácil comunicación de sus distintos Ayuntamientos y de éstos con la capital, el trazado defendido por el que suscribe, reúne casi en absoluto inmensas ventajas sobre el de la Tieira, y por lo tanto esta sola consideración sería más que suficiente para que la Diputación lo informara en sentido favorable. Pero no por esto se crea, como ya al principio queda indicado, que los intereses particulares é interiores de nuestra provincia están en pugna y oposición con los del resto de Galicia y que por consiguiente solo bajo aquel punto de vista puede ser defendido y apoyado nuestro proyecto.

La provincia de Lugo únicamente sería la que encontrase ventajas reales y efectivas con el trazado por la Tieira, pues teniendo ya comunicación natural y directa con Madrid y la Coruña por la línea general del Noroeste, aquel trazado disminuiría en 50 kilómetros, la distancia que separa á su capital de Santiago; veamos ahora, si las relaciones que Lugo y su provincia sostiene con este pueblo, lo mismo en viajeros que en mercancías puede en manera alguna, justificar la preferencia de aquel proyecto con notorio perjuicio de la nuestra y aun de las otras dos gallegas.

Fijando en cinco el número actual de viajeros entre Lugo y Santiago, á veinte se calcula en la memoria del proyecto de Cambre, que llegaría si se construyera el ferrocarril por la Tieira, y á sesenta lo hace subir, echando cuentas muy galanas, la que acompaña á la solicitud del Sr. Lopez Amarante: tomando el término medio entre ambos extremos, fijaremos en cuarenta el número probable de viajeros.

Respecto á mercancías y tomando tambien el término medio entre 1 1/2 y 5 toneladas que se señalan como tráfico probable en ambas memorias, puede fijarse en 3 1/4 toneladas y tenemos pues que las relaciones diarias y probables entre Lugo y Santiago serían:

Viajeros..	40
Toneladas de mercancías.	3 1/4

Comparadas estas cifras con las que arroja el cálculo probable de las relaciones entre la Coruña y Santiago el día que se realizase el proyecto de Cambre y que son las siguientes:

Memoria que acompaña al proyecto de Cambre, 380 pasajeros y 28 toneladas de mercancías; memoria de la Tieira 280 viajeros y 25 toneladas de mercancías. Término medio entre ambos cálculos:

Viajeros..	330
Toneladas de mercancías.	26 1/2

Resulta que el tráfico entre Lugo y Santiago vendría á ser una novena parte del que existiera entre esta ciudad y nuestra capital. ¿Es, pues, lógico que intereses de tanta importancia como los que se ventilan diariamente entre las dos importantes ciudades de nuestra provincia, sean sacrificados á las casi nulas relaciones que existen entre Lugo y Santiago? La contestación á esta pregunta la deja el que suscribe al buen criterio de los señores Diputados.

La provincia de Orense tiene su comunicación directa y natural con Madrid y el interior, por la línea general de Vigo á Monforte y para sus relaciones con Lugo se servirá del ferrocarril del Noroeste sin tener por consiguiente que utilizar ni para un objeto ni para el otro, la línea de Santiago cualquiera que sea su trazado; pero para el tráfico y comunicación con nuestra provincia y especialmente con la capital, no ofrecerá duda alguna que siendo el recorrido por Cambre 18 kilómetros más corto que por la Tieira, aquel le proporcionará mayores ventajas y una gran economía en los precios y en el tiempo.

La misma consideración milita en favor del proyecto de enlace en Cambre, al tratar de las relaciones de la provincia de Pontevedra con la nuestra, pues se encuentra en idénticas condiciones que la de Orense, y solo para su comunicación con Lugo puede ofrecerle ventajas el de la Tieira; una circunstancia, sin embargo, debe tenerse en cuenta y es que si cortas y de escasa importancia son nuestras relaciones mercantiles con la provincia de Pontevedra, mucho más insignificantes, casi nulas son las que ésta sostiene con Lugo y por consiguiente este dato carece de verdadera importancia y no ha de hacer fuerza en contra de la solución que proponemos. Respecto al tráfico y comunicación de la provincia de Pontevedra con Madrid y el resto de la Península, no hay para que decir que nunca han de utilizarse estas líneas, teniendo dentro de su territorio la de Vigo á Monforte y la del mismo punto á Tuy y Portugal.

Queda, pues, en concepto del que suscribe, demostrado que si con el proyecto de enlace en Cambre se sirven de una manera mas completa y permanente, los intereses particulares de nuestra provincia, no se perjudican en nada los generales de la región gallega, sinó que al contrario con dicho trazado se fomentarán los gérmenes de riqueza y prosperidad que el país encierra facilitando las transacciones entre los principales centros productores é industriales y poniendo en más íntimo contacto á las poblaciones de mayor importancia de Galicia; motivos todos ellos que con preferencia á otros deben tenerse en cuenta al estudiar y proponer la construcción de una vía férrea pues dan la medida exacta de sus resultados futuros.

Bajo el aspecto militar y en opinión de personas competentes en la materia, poca importancia estratégica ofrece la vía que nos ocupa; pero es indudable, comparando ambos proyectos, que el de enlace en Cambre acortando las distancias y facilitando la comunicación entre la Coruña, capital del distrito y residencia de las primeras autoridades, el Ferrol, Departamento marítimo y plaza fuerte y Vigo importantísimo é inmejorable puerto, proporcionará mayores ventajas que el de la Tieira.

Considerado por último este ferrocarril como complemento de la gran línea transversal entre Vigo y la Coruña, asunto que desde el año de 1864 viene preocupando la atención pública en Galicia, nos encontramos con que el trazado de Cambre está en un todo conforme con el proyecto de ley propuesto por la Comisión nombrada para completar el plan general de ferrocarriles, y esta circunstancia es tanto mas digna de tenerse en cuenta si se considera que antes de formular su proyecto dicha Comisión, oyó las autorizadas opiniones de las Corporaciones más importantes de nuestro país, y el dictamen de personas de reconocida competencia en la materia.

En vista, pues, de lo que resulta del ligero exámen comparativo que acaba de hacerse, y considerando que todas las razones cualquiera que sea el aspecto bajo el cual se trate la cuestión, ya se atienda principalmente á los intereses locales de la Coruña y Santiago, ya se tengan en cuenta los particulares de nuestra provincia, ya se anteponga á toda otra idea el bienestar y la prosperidad de Galicia, están conformes en que el proyecto de enlace en Cambre reúne innumerables ventajas sobre el de enlace en la Tieira: considerando además que el primero tiene mayor importancia que el segundo bajo el punto de vista militar y político; y considerando por último, que como complemento de la gran línea transversal de Vigo á la Coruña, está conforme con el primitivo proyecto del plan general de ferrocarriles, el Diputado que suscribe propone á la Diputación que se sirva desechar el dictamen de la mayoría de esta Comisión de Fomento, é informar favorablemente el proyecto de enlace en Cambre para el ferrocarril que desde Santiago se dirija á esta Capital.

Palacio de la Diputación 21 de Junio de 1883.—Eduardo de Torres Taboada.

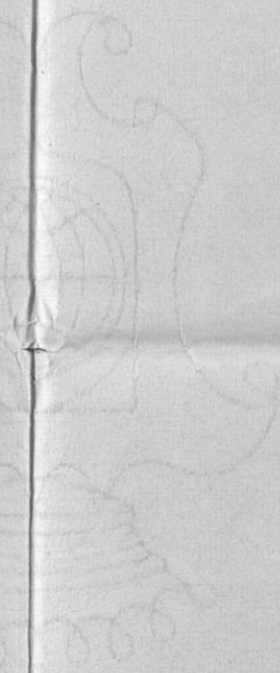


BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DE SANTIAGO



01513602

ESOP



Faint, illegible text at the top of the page, possibly a header or title.

Second section of faint, illegible text.

Third section of faint, illegible text.

Fourth section of faint, illegible text, covering the majority of the lower page.