

Folle - 726 - 20

LIGA DE CONTRIBUYENTES DEL FERROL.

INFORME

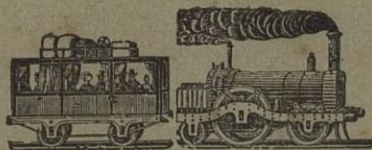
PRESENTADO Á LA JUNTA DE GOBIERNO POR LA COMISIÓN NOMBRADA PARA
ESTUDIAR EL ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO DE

FERRO-CARRIL

DÉL

Ferrol á Betanzos

y proponer los medios de conseguir su pronta construcción.



FERROL—1883.

Imp. de El Correo Gallego,

REAL, 90.

17. 24248

Foll. 126 / 20.



LIGA DE CONTRIBUYENTES DEL FERROL.

INFORME

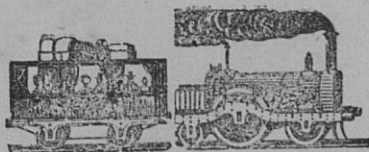
PRESENTADO Á LA JUNTA DE GOBIERNO POR LA COMISIÓN NOMBRADA PARA
ESTUDIAR EL ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO DE

FERRO-CARRIL

DEL

Ferrol á Betanzos

y proponer los medios de conseguir su pronta construcción.



FERRÓL—1883.

Imp. de El Correo Gallego,

REAL, 90.



Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.

Faint, illegible text, possibly bleed-through from the reverse side of the page.



La Comisión designada por la LIGA DE CONTRIBUYENTES del Ferrol en junta de 24 de Octubre último, para informar lo que considere más conveniente á fin de remover los obstáculos que puedan oponerse á la construcción del ramal de ferro-carril que partiendo de esta Ciudad vaya á enlazar en la de Betanzos con el del N. O. de España; y lo que deba gestionarse para allanar aquéllos y conseguir que se realicen las obras de tan importante vía, juzga oportuno, al emitir su dictamen, hacer un detenido estudio del asunto, — sin lo cual no podría deducir lógicamente los verdaderos motivos de que no se haya acometido tan útil, ansiada y precisa mejora—é indicar los medios para obtener la realización de la obra. Al efecto extenderá su estudio á los puntos siguientes:

I.

Antecedentes, ó sucinta reseña de los trámites porque ha pasado el proyecto, y estado actual de éste.

II.

Consideraciones generales acerca de la importancia del tráfico y movimiento que esta vía ha de producir, teniendo en cuenta el movimiento y tráfico actuales entre las poblaciones de la zona que aquélla ha de atravesar.

III.

Trazado.

IV.

Presupuesto oficial.

V.

Elementos que existen para la construcción, y beneficios que pueden obtenerse en ella.

VI.

Rendimientos ó productos probables en la explotación.

VII.

Causas determinantes de la demora que sufre la construcción.

VIII.

Medios de promover la realización de la obra.

I.

Antecedentes, ó sucinta reseña de los trámites porque ha pasado el proyecto, y estado actual de éste.

En 1853 se presentó al Gobierno el primer proyecto para la construcción de un ferro-carril que uniese la capital de la Monarquía con la olvidada región gallega; y al converger hácia este país las miradas de todos cuantos podían, directa ó indirectamente, tomar parte activa en la ejecución de aquél, surgió también como imperiosa necesidad la de completar el pensamiento con un ramal que llevase al Ferrol—primer departamento marítimo de la Nación y ciudad de las más importantes del antiguo reino,—al concierto general, dándole la parte que por derecho le correspondía en el progreso á que Galicia era llamada. Esta necesidad confirmada y confesada está en las memorias anuales publicadas desde 1862 por la Empresa á quien se otorgó la concesión de los ferro-carriles del N. O. de España.

En 12 de Mayo de 1864, siendo ministro de Fomento el Excelentísimo Sr. D. Augusto Ullóa, y Director general de Obras Públicas el distinguido hijo del Ferrol, D. Frutos Saavedra Meneses, se dictó una Real orden, confiando al inteligente ingeniero, D. Celedonio de Uribe, el estudio de este ramal. La disposición, que fué acogida con entusiasmo y celebrada con festejos, decía lo siguiente:

«Dirección general de Obras Públicas.—Ferro-carriles.—Estudio y
»Construcción.—El Excelentísimo Sr. ministro de Fomento me dice, con fecha de hoy, lo que sigue:—Ilustrísimo Sr.: Atendiendo á la importancia que
»hoy tiene el departamento marítimo del Ferrol y á que el desarrollo progresivo de nuestra Marina exige cada día más rapidéz en las comunicaciones de
»dicho puerto y arsenal con las líneas férreas que recorren el territorio de la Península, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha servido mandar que por esa Dirección
»General se disponga con toda urgencia lo conveniente para el estudio de un
»proyecto de ferro-carril que, partiendo del punto más conveniente de la línea general á la Coruña en las inmediaciones de Betanzos, termine en el Ferrol. Los gastos que este servicio origine, habrán de satisfacerse con cargo
»al capítulo 21 del presupuesto extraordinario y vigente de este Ministerio.

»En su vista, la Dirección General de mi cargo, ha acordado encargar á
»V. S. el desempeño de este servicio al que deberá dedicarse sin levantar mano, dando cuenta de los días en que le dé principio y lo termine, y autorizándole para proponer el personal y adquirir el material que le sea indispensable. Dios guarde á V. S. muchos años.—Madrid 12 de Mayo de 1864.—El
»Director General, Frutos Saavedra Meneses.—Sr. Ingeniero Jefe de 1.ª clase,
»D. Celedonio de Uribe.»

En 28 de Julio de 1864, se celebró en la Casa Consistorial de esta Ciudad una reunión pública con objeto de acordar la dirección más ventajosa de la línea, los puntos más á propósito para las estaciones, y otros detalles que afectaban á los intereses de la localidad y del partido. Los acuerdos que en esa junta se tomaron no pudieron llegar á la categoría de hechos realizados,

porque en los primeros días del mes de Agosto siguiente, D. Juan Flórez solicitó y obtuvo la concesión para hacer los estudios del proyecto. Y tan penetrado se hallaba entonces el Gobierno de la importancia de este ramal, que señaló, al conceder lo solicitado, el cortísimo plazo de 5 meses para aquéllos. Esto no arredró al concesionario, quien dió por concluidos los trabajos á principios de Enero de 1865.

Surgieron entonces las primeras dificultades para la realización del proyecto; y se cambiaron entre los Ministerios de Fomento, Guerra y Marina gran número de comunicaciones acerca de los derechos que cada uno creía tener sobre estos ó aquellos terrenos, ó edificios, y acerca de la necesidad de hacer en el trazado variaciones importantes para dejar á salvo las jurisdicciones que los diferentes ramos alegaban.

Tres años duró este conflicto que al fin resolvió una comisión de Ingenieros elegidos por los tres Ministerios; la cual en acta de 28 de Junio de 1868 aceptó en toda su integridad el excelente proyecto del concesionario. Todas las dificultades parecían haber sido vencidas; el Ferrol creyó llegado el momento de ver inauguradas las obras de su ferro-carril; pero á pesar de la Ley de 2 de Julio de 1870,—por la que se autorizó al Gobierno para subastar este ramal con la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro, tan luego como se terminase el de la Coruña á Lugo,—pasaron los años sin que nada viniera á dar forma á las esperanzas concebidas.

En 1873 se agitó de nuevo la importante cuestión: hiciéronse activas gestiones cerca del Gobierno, consiguiéndose que éste mandase formar el proyecto de empalme de la estación del Ferrol con el Arsenal y Astillero. En 1.º de Noviembre de aquel año se presentó ultimado el estudio; y hasta su reciente aprobación fué objeto de dilaciones multiplicadas, de innumerables detalles de tramitación, de correcciones y enmiendas que sirvieron, más que para otra cosa, para ir alejando indefinidamente el día de dar cima al asunto, y de poner en práctica la mejora esperada.

Conforme á lo dispuesto por la Ley citada de 1870, se anunció la subasta pública para el 18 de Junio de 1877, y resultó ésta desierta; hecho que no podía sorprender á los que conocen todo el valor que tienen, para los efectos de un negocio cualquiera, las dificultades de tramitación amontonadas en el de que se trata, y el temor que naturalmente había de producir en los que quisieran interesarse en la subasta, la inseguridad que en las esferas oficiales se advertía acerca del proyecto de empalme con los Arsenales. Debido quizá al poco lisonjero resultado obtenido en dicha subasta, se pensó en variar, aunque lijeramente, el plan de la vía general, y así se verificó en Marzo de 1879, reduciendo á 11 los 14 puentes que figuraban en aquél, é introduciendo otras pequeñas modificaciones que sino de mayor importancia, podrían facilitar su ejecución.

Incautado el Gobierno de las líneas del Noroeste, se trató de adjudicarlas en concurso, presentándose entonces una de las mejores coyunturas para obtener la construcción de esta anhelada vía, comprendiéndola en aquéllas, como se incluyó el trozo de Oviedo á Trubia, no tan importante por cierto; pero sí más afortunado. En 15 Noviembre de 1879, se leyó en el Congreso un artículo adicional al proyecto de ley para la trasferencia del ferro-carril del Noroeste, suscrito por los Sres. Caramés (D. Domingo) y Vivar, en el que se imponía á la empresa concesionaria la obligación de construir los 51 kiló-

metros de vía del Ferrol á Betanzos, con arreglo á las leyes de 2 de Julio de 1870, y 30 de Mayo de 1876. Apoyado con valentía por el segundo de dichos señores, despues de discutir vivamente con el Sr. conde de Toreno, ministro entonces de Fomento, fué desechado, sin embargo, por noventa y dos votos, contra diez y nueve de otros tantos Diputados (1) á quienes por este solo hecho debe el Ferrol un recuerdo de gratitud eterna, aunque con este motivo se haya confirmado de nuevo la mala estrella con que este ferro-carril lucha, pese á su reconocida necesidad é importancia.

Penetrado por fin el Poder Legislativo de que tal situación no podía prolongarse por más tiempo, dictó la ley de 1.º de Octubre de 1880, facultando al Gobierno para conceder por concurso, ó directamente, la ejecución y explotación de la línea expuesta, subvencionándola en conjunto con 3.175,680 pesetas, incluyendo los ramales que habrían de partir desde la estación de la Puerta Nueva al Astillero y Arsenal. Y aquí conviene hacer notar de paso la informalidad que acusa el aplicar una cantidad fija para subvencionar una obra cuyo proyecto y presupuesto aun no estaban entonces definitivamente aprobados en cuanto á dichos ramales.

Por Real decreto de 10 de Junio de 1881, se dispuso que el Gobierno otorgase desde luego en pública subasta la concesión de las líneas de ferro-carril, que, estando autorizadas por Leyes especiales, hubiesen sido solicitadas por algún particular, ó compañía; y que no se anunciase subasta alguna sin que existiera prévia proposición, garantizada con el depósito que señala la Ley, ó sea el 1 por 100 del presupuesto total.

Por último, de los autorizados informes particulares, y de los oficiales que con no pequeño trabajo se ha procurado la Comisión, resulta, que desde la última subasta anunciada en 1877, el expediente de este Ferro-carril duerme olvidado en el Ministerio de Fomento, sin que lograra despertarlo la moción hecha por el Ayuntamiento del Ferrol en 1882, y presentada al Sr. Ministro por los Sres Pérez (D. Nicasio) y Becerra Armesto (D. Joaquín), quienes interpusieron con todo ahinco, aunque sin éxito, su influencia con el señor Albareda.

La actividad recomendada en los estudios de esta vía, la multitud de leyes y disposiciones de que la misma ha sido objeto, y la declaración unánime de cuantos centros oficiales tuvieron parte en los larguísimos trámites que ha pasado el proyecto, demuestran, indudablemente la importancia de la obra; pero han transcurrido 20 años sin que los deseos de todos se hayan traducido en hechos, y sin que el logro de las esperanzas concebidas, se halle hoy más próximo que el día en que se inauguraron los estudios.

¿Se equivocan acaso todos los que reconocen y confiesan esa importancia, todos los que señalan un porvenir excelente á la vía, así en su construcción y explotación como en sus efectos inmediatos, ya considerado como negocio comercial, ya desde el punto de vista del progreso mercantil, agrícola y manufacturero de esta rica parte de la espléndida región gallega?

(1) Señores que dijeron sí:

Martínez (D. Cándido), Pérez (D. Nicasio), Caramés, Souto, Río, Ózores, Moral, Merelles, Vivar, González Fiori, Botana, Linares Rivas, Bastón, Gil Berges, Portuondo, Labra, Baselga, Becerra, Batanero.

Para contestar á esta pregunta, la Comisión entra de lleno en el estudio del punto señalado como segundo en el orden que se propone dar á su trabajo.

II.

Consideraciones generales acerca de la importancia del tráfico y movimiento que esta vía ha de producir, teniendo en cuenta el movimiento y tráfico actuales entre las poblaciones de la zona que aquélla ha de atravesar.

Es el Ferrol, ciudad de más de 25.000 habitantes, capital del primer departamento marítimo de España y plaza fuerte de notable importancia militar. Su puerto, por la seguridad y extensión que ofrece, es el segundo de Europa; y sus famosos Arsenales y Astilleros que dan ocupación á millares de brazos, y son envidia de cuantos extranjeros los visitan, no tienen rival en lo que á condiciones naturales se refiere; siendo susceptibles de superar á todos los existentes, si una inteligente y poderosa iniciativa por parte de los gobiernos españoles, los dota con los elementos industriales de que actualmente carecen aquéllos.

Aquí tienen su asiento, entre otras, Escuelas y Academias oficiales tan importantes como la Naval, la de Ingenieros y la de Administración de Marina.

Cabeza del partido judicial que lleva su nombre, por la naturaleza de su fértil suelo y la bondad de su clima, los numerosos y abrigados valles que en él existen, son pródigos en rica y variada producción que sólo necesita la vida que traen consigo las comunicaciones rápidas, para desarrollarse y fomentar la prosperidad de esta parte de Galicia. Centro y depósito de toda la región comprendida entre la Coruña y Ortegal, y mercado á la vez de esa misma zona, el Ferrol verá crecer su industria y su comercio en constante progresión, porque nada, fuera de las comunicaciones, le falta para que ese crecimiento se verifique. Numerosos brazos que utilizar y que serán robados á la emigración; abundantes manantiales de agua que la industria aquilata como no común beneficio; baratura en la mano de obra, y otras circunstancias favorables brindarán aquí á la producción manufacturera como en ninguna otra parte de España; y natural es que los centros fabriles que hoy cuenta de tejidos, papel, harinas, curtidos, salazón, pastas, conservas, paraguas, sierras á vapor, etc., etc., se multipliquen rápidamente, impulsando así el ya no despreciable comercio á que sirve de centro esta localidad.

El ferro-carril á Betanzos pondrá en rápida comunicación al Ferrol con aquella ciudad y las de la Coruña, Santiago y Lugo; con las villas de Puente-deume, Ares, Neda y demás pueblos de esta extensa comarca en la que existen multitud de aldeas y caseríos de relativa importancia, gran número de casas de campo, labor y recreo, minas de hierro, cobre, pirita de hierro, caolín, canteras de granito, mármoles, etc., etc.

Siendo el tráfico entre las poblaciones extremas de toda línea, la base

fundamental para la prosperidad y vida de la misma, la Comisión no ha omitido medio alguno de los que á su alcance han estado,—en el poco tiempo de que ha podido disponer—para convencerse de que el existente entre el Ferrol y Betanzos, es importantísimo. Ha podido apreciarlo así, acudiendo en busca de datos á algunos centros oficiales que galantemente los han facilitado, así como á las empresas particulares y á otras personas que por sus conocimientos y experiencia merecen entero crédito; habiendo además consultado varias obras de estadística, memorias de ferro-carriles y diferentes publicaciones relacionadas con el asunto. Puede, por lo tanto, ofrecer á la Junta las siguientes consideraciones.

MOVIMIENTO.

A—VIAJEROS.

Para apreciar el número de éstos entre el Ferrol, Betanzos y la Coruña, por tierra, conviene hacer notar que lo extenso del trayecto y la dificultad en las comunicaciones aminoran la circulación; y á pesar de todo, no es tan escasa como á primera vista pudiera creerse, lo cual acredita el siguiente resumen, formado después de numerosas observaciones.

Coches que hacen viajes diarios de ida y vuelta entre el Ferrol, Betanzos y algunos pueblos intermedios.

	Número de carruajes.	Idem de asientos.
Entre el Ferrol y Betanzos	2	20
Idem, idem y Jubia	8	64
Idem Puente deume y Betanzos.	4	24
Idem el Seijo y Puente deume	2	14
TOTAL.	16	122

En estos coches, prescindiendo de algunos otros que hacen viajes extraordinarios, circulan por término medio 53 viajeros del Ferrol á los puntos inmediatos, y otros tantos de éstos al Ferrol; ó sea, un total de 106 personas al día, en épocas normales. Mas en ciertos períodos del año, como en la estación de verano y en los días de ferias, festejos ó romerías, tan frecuentes en esta zona, aumenta sensiblemente el número de aquéllos, hasta el punto de triplicarse, sobre todo, entre el Ferrol, Neda y Puente deume, en cuyo trayecto, como es sabido, vienen sosteniéndose de tres veranos á esta parte cuatro empresas que tienen á disposición del público, coches y aun ómnibus de media en media hora.

Mucho más importante es el número de viajeros que por mar van y vienen, así al vecino puerto de la Coruña, como á otros pueblos de los com-

prendidos en la línea, número que en gran parte afluirá al ferro-carril, una vez construído, sin que por eso se hiciese notar su falta en la vía marítima, puesto que en las de esta clase está en relación directa el movimiento con el que desarrollan las comunicaciones terrestres.

El vapor de la carrera entre este puerto y el de la Coruña hace diariamente un viaje de ida y otro de vuelta, trasportando de una á otra ciudad, por término medio, ciento cuarenta pasajeros, ó sean setenta al ir y otros tantos al regresar. Prestan además servicio, así para viajeros como para mercancías, entre aquella capital y otros puntos inmediatos al Ferrol, muchas embarcaciones menores, como se demuestra en el siguiente estado:

Movimiento de vapores, trineaduras, botes y otras embarcaciones entre la Coruña, el Ferrol y demás pueblos de la ría, en un año, tomando por término medio el quinquenio comprendido entre 1878 y 1882.

	N.º de vapores		Id. de trineads		Id. de botes.		Porte toneladas		Núm. de viajeros.		TOTAL ANUAL.	
	Mensuales.	Diarios.	Mensuales.	Diarios.	Mensuales.	Diarios.	Mensuales.	Diarios.	Mensuales.	Diarios.	Mensuales.	Diarios.
Entre el Ferrol y la Coruña	9	1	3	2	4	»	3,124	500	78	140	219,988	52,036
Idem el Seijo y el Ferrol.	»	»	»	»	»	30	»	66	»	340	24,090	124,100
Idem Neda y el Ferrol .	»	»	»	3	»	»	»	38	»	80	13,870	29,200
Idem Ares y el Ferr.l.	»	»	»	1	»	»	»	14	»	8	5,110	2,920
Idem Mugardos y el Ferrol	»	»	»	»	»	18	»	74	»	244	27,010	89,060
Id. Puente deume y Ferrol	»	»	»	1	»	»	»	16	»	15	5,840	4,475
Id. Ponte do Porco y Ferrol	»	»	»	3	»	»	»	54	»	16	19,710	5,840
Idem Perlio y el Ferrol.	»	»	»	3	»	18	»	86	»	254	31,390	92,710
Idem el Ferrol y Cedeira.	»	»	»	4	»	11	»	82	»	60	29,930	21,900
TOTAL	9	1	3	17	4	77	3,124	930	78	1,157	376,938	425,241

A la circulación de viajeros apuntada, hay que aumentar forzosamente la que originan las convocatorias de marinería, el movimiento de tropas para esta plaza y sus fuertes, que tienen guarniciones importantes, y el gran número de personas que en este pueblo eminentemente militar viajan por cuenta del Estado, datos de los cuales se prescinde porque no constan en Aduanas, á causa de no adeudar derechos esta clase de viajeros.

Conviene consignar, aunque de paso, la notable afluencia de forasteros que á esta Ciudad acuden con motivo de las botaduras de los barcos que se construyen en sus magníficos Arsenales, y de otras maniobras marítimas que con frecuencia se verifican y atraen poderosamente la atención de los habitantes del interior y de los pueblos cercanos. No es menos notable el número de los que concurren á la vecina ciudad de la Coruña, con motivo de las fiestas de María Pita, así como también de los muchos romeros de los pueblos interiores y *maríñas* de Betanzos, que por espacio de dos meses en todos los años se dirigen á los renombrados santuarios de Pastoriza, San Andrés de Teixido y otros.

Y aun puede añadirse á todas las consideraciones indicadas, el aumento de viajeros en la época balnearia, no sólo de los muchísimos que acuden

á los puntos de la costa, sino de los que de éstos van á los establecimientos de aguas minerales.

Teniendo, pues, en cuenta ese movimiento extraordinario, así como el ordinario que queda apuntado, no es aventurado calcular que circulan actualmente por término medio al día, entre el Ferrol, la Coruña, Betanzos y demás poblaciones, por tierra y por mar, 1,500 personas, ó sean 547,500 al año.

Pero una vez construido el ferro-carril, y obedeciendo á la ley constante de que la facilidad y economía en la locomoción, desarrollan movimiento, no sólo se sextuplicarán los viajeros de los puntos extremos, sinó también los de los intermedios.

Para convencerse hasta la evidencia de esta verdad, no hay más que observar la poblada zona recorrida por el trazado que representa el adjunto cróquis, y el siguiente cuadro, en el cual se ve claramente la población de los cinco partidos judiciales, á los que de un modo más ó menos directo interesa la vía.

Partidos judiciales.	Número de ayuntamientos.	Número de parroquias.	Población según el último censo oficial de 1877.
El Ferrol	8	53	59,589
Ortigueira	5	44	34,589
Puentedeume	8	59	39,150
Betanzos	10	97	51,754
La Coruña	7	62	74,900
TOTAL	38	335	259,962

Que no pecan de exagerados los cálculos verificados por la Comisión respecto al aumento de viajeros, se comprueba con lo acontecido en varias líneas, y especialmente en las de la Coruña á Lugo y de Santiago al Carril.

En efecto, antes de ponerse en explotación la primera, hacíase sin apuro alguno el movimiento de viajeros en el coche correo, capaz apenas para veinte personas; mas en el año de 1869 el movimiento diario por la vía férrea, según datos oficiales de la Compañía, fué de 343, con un recorrido medio de 43 kilómetros, que equivalen á 127 viajeros con el recorrido total de 115 kilómetros que hay entre la Coruña y Lugo.

Cuando aun no se abriera al servicio público la de Santiago al Carril, no circulaban entre ambas poblaciones por término medio más de 50 viajeros al día; y según la memoria presentada últimamente por los accionistas del ferro-carril compostelano, se elevó aquel número á más de 400 personas. Por tanto, cuando se ha sextuplicado, y algo más, el movimiento diario en las referidas líneas, no es aventurada la hipótesis de que en la de esta Ciudad á Betanzos ocurra lo propio, tanto más cuanto que la zona que ésta ha de atravesar acusa mayor densidad de población que la de aquéllos.

En tal concepto, contando hoy con cerca de 1.500 viajeros entre el Ferrol, Betanzos y la Coruña, aunque solo una 5.ª parte de éstos circule por la vía férrea, quedando las cuatro restantes para la marítima, cruzarán aquella

diariamente unas 300 personas, número que multiplicado por 4, ya que no sextuplicado, dará un contingente de 1,200 viajeros diarios al ferrocarril, ó sean 450,000 anuales.

B—MERCANCIAS.

La ciudad del Ferrol es el centro de contratación y consumo de su extenso partido judicial, así como de los inmediatos de Puentedeume y Santa Marta, y aun de parte de los de Betanzos y Vivero. No ha muchos años surtía la Coruña así al Ferrol como á estos partidos, de géneros ultramarinos y extranjeros, tejidos, maderas y otros mil artículos; mas hoy existen en esta localidad numerosos y bien surtidos almacenes de unos y otros efectos.

Una prueba de que el movimiento comercial del puerto está en relación con la importancia que á la Ciudad queda señalada, son los siguientes datos oficiales recogidos en la Aduana y Capitanía Marítima, gracias á la atención de los Jefes de dichas dependencias.

Cabotaje de entrada en efectos del Reino, América y Extranjero.

Años.	Número de kilogramos de mercancías descargadas.	Valor oficial. — Pesetas.	Derechos de descarga. — Pesetas.
1878	20.432,437	7.014,598	16.598
1879	18.757,838	5.412,779	15.565
1880	19.606,300	5.867,202	16.024
1881	20.498,350	6.309,709	16.501
1882	21.627,560	8.462,142	18.547
TOTALES..	100.922,526	33.066,420	83.235

Cabotaje de salida.

Años.	Número de kilogramos de efectos cargados.	Valor oficial. — Pesetas.	Derechos de carga. — Pesetas.
1878	2.350,272	1.980,486	834
1879	1.879,997	1.133,539	679
1880	3.905,869	2.115,017	1,614
1882	2.361,726	2.140,021	1,030
1881	4.117,516	3.014,500	1,727
TOTAL....	14.605,380	10.383,563	5,854

Entradas y salidas de buques; toneladas, etc.

Años.	Número de entradas y salidas de buques de todas clases.	Toneladas.	Derechos de arancel y menores por todos conceptos. Pesetas.
1878	2,308	202,276	200,728
1879	1,665	165,802	139,424
1880	2,217	202,361	241,520
1881	3,045	204,678	252,126
1882	5,165	303,537	293,403
TOTAL....	12,400	1.078,654	1.127,201

La mayor parte de los géneros importados consiste en azúcares, aguardientes, bacaláo, cacáo, cueros, maiz, hierro, madera, carbones, telas, paños, quincalla y otros innumerables efectos de nuestras provincias ultramarinas y del extranjero.

De los exportados tienen gran importancia la sardina y otras clases de pesca que de las muchas fábricas de salazón, y de las villas de Mugardos, Ares, Redes, el Seijo y otros puntos son llevados al interior de Galicia y Castilla. Tanto es así, que en la *Crónica General de España*, el discreto cronista de Galicia, Sr. Fulgoso, al describir la provincia de la Coruña consigna que el valor del pescado cogido en la ría del Ferrol en el año de 1860, se elevó á cuatro millones ciento veinte y ocho mil cuatrocientos veinte y nueve reales, el del fresco exportado; á siete millones novecientos ochenta y siete mil noventa y seis reales, el del salado, también exportado; y á treinta y siete mil cuatrocientos cuarenta reales, el consumido.

Con referencia á la pesca de la sardina, el historiador de Galicia, señor Martínez Padín, apoyándose en datos reunidos á principios del presente siglo, afirma que se recogían anualmente en algunos de los puertos de la zona que comprende el ferro-carrii, los millares de sardina que indica el siguiente cuadro:

PUERTOS.	Número de millares de sardina.
Ares	40,000
Betanzos.	20,000
Cariño	15,000
Cedeira	14,000
Puentedeume	30,000
Redes	40,000
	159,000

A la amabilidad del arrendatario de consumos en esta Ciudad, debe tam-

bién la Comisión importantes datos. Son éstos, los de algunas especies introducidas durante el año económico de 1881 á 1882, procedentes tan sólo de Castilla, según se vé por el resumen que sigue:

Número de bultos.	Su clase.	Especies.	Peso bruto. Kilogramos.
393	Bocoyes,	Vinos,	207,382
132	Pipas,	Idem,	17,100
9.184	Pellejos,	Idem,	706,870
19,985	Sacos,	Harina,	1.830,420
468	Idem,	Cebada,	34,856
479	Cajas.	Unto.	31,320
30,641			2.827,948

Y á nadie se ocultará que al realizarse el ferro-carril, será el único medio de trasportar estos géneros y muchos otros que se quedan entre el Ferrol y Betanzos, con especialidad los vinos, respecto á los cuales puede asegurarse, que una mitad de los que de Castilla se exportan con destino á esta plaza, se venden en los numerosos establecimientos y almacenes que existen fuera del radio de la Ciudad y en el indicado trayecto.

La apatía que en asunto de tamaña importancia domina por desgracia á los Ayuntamientos que más interesados debieran estar en este ramal, impide á la Comisión presentar, como era su deseo, un completo cuadro del consumo y tráfico que existe en los mismos. Consiguió, sin embargo, averiguar por autorizados informes, algunos de dichos particulares, relativos á las importantes villas de Ares y Mugarbos.

Importó la primera en el último año de 1881, en vino, harinas, garbanzos y otros varios artículos de Castilla y pueblos del interior 250.000 kilogramos; y exportó en pescado fresco y curado de diversas clases, durante dicho período, 1.197,500 kilogramos.

Mugarbos exporta anualmente por la vía terrestre, en pulpo curado, sardinas, merluza, etc., de 4 á 5 millones de kilogramos; é importa en diversos artículos más de 350.000 kilogramos anuales.

La importante fábrica de algodones y tejidos, instalada en la antigua casa de moneda de cobre en Jubia,—establecimiento donde trabajan cientos de operarios, produciendo más de 30.000 piezas anuales, insuficientes para satisfacer la demanda;—la de papel, del Rojal; las minas de Moeche y las fábricas de curtidos que existen en las inmediaciones del proyectado ferro-carril, aumentarán con seguridad los rendimientos de éste, acrecentándolos también el incesante movimiento que en esta comarca existe ya de personas, ya de ganados, con motivo de las ferias que en un punto ó en otro de los más próximos á la línea, y á su lado mismo, se celebran diariamente.

Notable es por otra parte la utilidad que esta línea debe reportar á los Arsenales, bien se considere á tales establecimientos desde el punto de vista fabril. bien desde el militar.

En el primer caso, facilitará el transporte de los efectos que para las obras

en ellos emprendidas sea necesario traer del interior del país, ó las máquinas y útiles que la industria privada construya para colocar en los buques ó en los edificios del recinto.

En el segundo caso, el servicio de la vía férrea no será tan constante, pero sí de mayor importancia; porque considerado el Ferrol y sus Arsenales como punto militar, de él habrán de partir necesariamente las expediciones que de esta parte del Océano vayan á cualquier otra de España que se halle amenazada por una guerra; y entonces habrán de acudir aquí probablemente del interior los numerosos efectos que la Administración Militar suministre, y aun las tropas que deban embarcarse.

Y suponiendo, como no puede menos de esperarse, que España ha de adquirir en no lejano plazo el engrandecimiento é influencia á que la llaman de consuno su historia y el valor y patriotismo de sus hijos, habrá de aumentar en mucho su poder naval; y al llevar á cabo las reformas necesarias para dar á la marina de guerra el poderoso impulso que lógicamente se espera, posible es que se reduzca el número actual de Arsenales, y ensanche y engrandezca el del Ferrol que llegará entonces por sus excelentes condiciones y posición topográfica á la cumbre de su verdadera prosperidad.

La importancia agrícola de esta comarca es grande, mirada en diversos de sus aspectos; y los que suscriben estiman que bastan muy ligeras consideraciones para hacerla palpable. Sólo la ciudad de Betanzos extrae por sus muelles más de 300.000 ferrados de trigo, centeno y maiz, y otro tanto se puede calcular de su distrito; todo ese grano se trasporta por las vías fluvial y marítima para Neda, Perlío y Mugaros. Este movimiento tendrá que converger necesariamente á la vía terrestre, tanto por la facilidad como por la seguridad, toda vez que hoy se verifica por medio de lanchas, descubiertas, expuestas á fáciles averías, sobre todo en la estación de invierno.

En el trayecto que recorre la vía hay multitud de pinares que nunca con más actividad que ahora se han explotado, embarcándose para Cardiff y Denia más de 10.000 toneladas anuales entre la Coruña, Sada y el Ferrol, llevándose á uno ú otro punto ya por carros ó ya por lanchas, según resulta más conveniente. Es indudable que el ferro-carril sería el medio de arrastre de esa madera hasta el puerto de embarque.

No ha de ser menor el desarrollo de la industria minera en esta comarca el día que la facilidad de comunicaciones brinde á las empresas lucrativos productos en la explotación de las minas que hasta ahora inútilmente atesoran considerable riqueza. Así, por ejemplo, la falta de una regular vía de comunicación es causa de que las abundantes minas de piritas de hierro de Monfero no se exploten actualmente. Hecho el ramal del ferro-carril á Betanzos, ¿quién duda que aquéllas serán desde luego explotadas, y que sus productos vendrán por la vía férrea á embarcarse en el Ferrol? El día en que esto se verifique es imposible calcular, ni aun aproximadamente, los rendimientos que la Empresa llegará á realizar.

La crianza de ganados contribuirá también en no pequeña escala á aumentar los ingresos de la empresa explotadora. De día en día crece y prospera, y es seguro que no habrá otra provincia más poblada que la de la Coruña, y que en igual terreno sustente mayor número de cabezas del vacuno, caballar, mular y de cerda, á cuya reproducción y ería contribuyen tanto el clima como la extremada división de la propiedad. En la citada crónica de Gali-

cia se dan como existentes 133.829 cabezas de ganado boyal en nuestra provincia; y este número se ha aumentado considerablemente desde 1865, fecha de aquella obra.

Los partidos judiciales del Ferrol, Santa Marta, Betanzos y Puentedeume, por su floreciente agricultura y abundantes pastos, contribuyen cuando menos con una tercera parte, ó sean 7.500 cabezas de ganado, á las 22.500 que, según datos estadísticos, se exportan anualmente ya para Castilla por el ferro-carril del N. O. desde la estación de Betanzos, ya para Inglaterra y otros puntos por los puertos de la Coruña y el Ferrol, para cuyo surtido, por no exportarse menores de tres años, necesitan tener estos partidos un reposito cuando menos de 30.000 reses, ó sean 7.500 de 1 año; 7.500 de 2; 7.500 de 3; y 7.500 madres. Estas 30.000 reses están en constante movimiento para las ferias y mercados que con tanta frecuencia se celebran, y para los puntos de su embarque ó destino.

Merece á su vez mencionarse la importancia comercial de Betanzos que ha de ser uno de los poderosos elementos de vida del ferro-carril, pues de dicha ciudad se surten los distritos de Abegondo, Aranga, Bergondo, Cesuras, Coirós, Irijóa, Oza, Paderne y Sada, los cuales contienen más de 104 agrupaciones de población entre villas, aldeas y lugares, cuyos habitantes acuden en número considerable á las ferias mensuales y mercados semanales, de fama bien notoria en toda la comarca.

Entrando en otro orden de consideraciones, fácil será formar idea de la riqueza de esta zona, desde el punto de vista económico. Basta para ello hacer notar las cuotas con que contribuyen al Estado cuatro de los 38 Ayuntamientos más importantes que se hallan interesados en la construcción de la vía.

Pueblos.	Territorial.		Industrial.		Sal.		Cédulas personales. (1)		Cuota de encabezamiento por consumos para el Tesoro. (2)		Total general.	
	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.	Pesetas.	Cts.
El Ferrol.....	71,376	87	76,114	13	14,876	51	17,410	50	340,707	99	519,786	»
Betanzos	54,871	85	14,707	86	5,821	76	5,219	85	74,093	51	154,814	83
Puentedeume	54,425	69	8,830	26	5,694	65	5,588	25	52,501	10	127,039	95
Ortigueira	139,464	87	9,784	69	13,914	82	8,941	»	101,374	40	273,479	78
TOTALES....	320,139	28	109,536	94	40,307	74	37,159	60	567,977	»	1.075,120	56

Falta por incluir en estas sumas, por carecer de datos, el importe de los encabezamientos forzosos por consumos y cereales, que bien puede asegurarse asciende en la generalidad de los pueblos á casi tanto como las demás contribuciones é impuestos, y á mucho más en el Ferrol.

- (1) Sin el recargo del 50 por 100.
 (2) Con los recargos municipales.



III.

Trazado.

El de la vía que se halla indicado en el adjunto plano, tomado del proyecto aprobado por el Gobierno, no puede atravesar una región más pintoresca y variada en toda clase de producciones.

Partiendo de la Puerta Nueva del Ferrol, cruza los fértiles sotos de Filgueira, toca luégo en los pueblos de Santa Cecilia, Piñeiros, Andrade, Revolta; en el poblado y fértil valle del distrito de Narón, Jubia, la rica parroquia de Santa María, la antigua villa de Neda, los pintorescos lugares del Baño, Fene, Perlío, Barallobre, Sillobre, Maniños, el Seijo, Franza, Pedrós, Seselle, Caamouco, Redes, San Martín do Porto, Cabañas, Puente deume, Centroña, Bezús, Ventón, Boebre, San Pedro, Perbes, Miño, Porto, Insua, Souto, y otros muchos caseríos, siguiendo siempre la falda de la costa hasta llegar á Betanzos y empalmar en Cortiñán, con la estación del ferro-carril del Noroeste.

La vía es del sistema Vignole y la estratificación del terreno no exige, en general, acarréo de préstamo, siendo su calidad en resumen del

MOVIMIENTO Ó CAVA.	}	131.997 metros cúbicos en tierra floja.	} En la vía.
		808.000 id. id. de roca floja.	
		83.476 id. id. en tierra dura. De préstamos	

Prescindiendo de las pequeñas variaciones de que, como queda dicho, fué objeto el trazado general de la vía que nos ocupa, en Marzo de 1879, no dió lugar éste á controversia alguna, reconociéndose por todos la excelente ejecución de los primeros estudios. Segun éstos y las últimas modificaciones apuntadas, la sección comprendida entre Betanzos y esta Ciudad, mide 50.908 metros 47 centímetros, existiendo en ella dos túneles en roca pizarrosa, de 500 y 269 metros respectivamente; once puentes, que habrán de colocarse sobre los ríos Jubia, Brazo de Este, Basteyro, Chancas, San Martín do Porto, Eume, Gasio, Bañobre, Lambre, Proviña y Mandeo; y las ocho estaciones siguientes: el Ferrol, Neda, (entre Jubia y Neda) Maniños, Franza, Puente deume, Miño, Betanzos y la de empalme con la línea general del N. O.—La del Ferrol, será de 2.^a clase, de 3.^a la de Betanzos, y las restantes de 4.^a

Mas lo que, en cambio, originó multitud de opiniones distintas y encontrados pareceres, fueron los empalmes con el Arsenal y Astillero.

En 1.^o de Noviembre de 1873, se presentó el primer proyecto de enlace con dichos establecimientos, proponiendo las tres soluciones que con diferentes líneas se indican en el segundo plano. Consistía la primera, en un ramal que partiendo de la estación, atravesase el camino de la puerta de Caranza, entrando en el Astillero por entre la sala de Gálibos y las cabezas de las gradas, para salir con dirección al muelle de San Fernando, por detrás del Cuartel de Batallones, hasta terminar en el muelle de la Escollera del Arsenal. En la 2.^a se proponía otro ramal que cortando por medio de un túnel varias calles de Esteiro, saliese al citado muelle de la Dársena, uniendo el Astillero con el Arsenal por medio de otra vía, que partiendo del repetido muelle de San Fernando, cruzaría el Campo de Batallones para internarse en el Astille-

ro; y en la 3.^a, se indicaban dos ramales directos, al Arsenal uno, y al Astillero el otro.

En el luminoso informe que acompañaba al proyecto, se optaba por la primera solución, como más conveniente y económica, tanto que su presupuesto oficial excedía muy poco de 300,000 pesetas; pero suscitadas nuevas dificultades, se constituyó en 28 de Marzo de 1876 una junta mixta de Ingenieros representantes de los tres ramos de Guerra, Marina y Fomento, la cual propuso á este último Ministerio, como más aceptable, la segunda solución con pequeñas modificaciones; ó sea el ramal, por medio del túnel, al Arsenal, y unión directa de este establecimiento con el Astillero por medio de otro.

Aprobóse por fin este último proyecto; pero el importe del presupuesto se hizo ascender de 300.000 á más de 700.000 pesetas, viniendo así á mermar la subvención concedida para toda la línea, y poniendo con esto más de relieve la deficiencia del acuerdo que señaló una cantidad alzada para su construcción, sin tener en cuenta la mayor ó menor importancia que los aun no realizados proyectos de empalme podrían tener.

IV.

Resumen del presupuesto oficial.

	REALES CÉNTS.
Expropiación	1.682,312'09
Esplanación	9.536,918'85
Obras de fábrica.	4.217,032'72
5 Tajéas	174,329'88
23 Alcantarillas	373,571'20
7 Pasos de nivel	231,901'78
7 Pontones	202,229'86
2 Puentes núm. 1	} 3.235,000 »
2 Idem » 2	
7 Tipo especial	
Túneles	3.076,000 »
1 de 500 m á 4,000 rs. m.	2.000,000 »
1 » 269 » » 4,000 » »	1.076,000 »
Casillas de guarda. 50 á 50,389'30 una	1.519,465 »
Estaciones 8 » » »	3.793,212'27
Material fijo	7.325,810'25
6.646,877'45 { Importe de 50 kilómetros	
678,932'80 { 908 m. ^s 96 m. ^s de vía sistema Vignole á rs. 130,564 el kilómetro	
De 5 kilómetros de vía para apartados, á idem	
Material de estaciones	995,300 »
Pasos de nivel y variaciones.	264,000 »
Material móvil	13.075,200 »
Accesorios generales	671,530 »
Telégrafo eléctrico.	127,272'40

Gastos imprevistos	(5.628,411'65)	11.819,664'46
Gastos de dirección y administración	(6.191,252'81)	

TOTAL	58.103,781'04
-----------------	---------------

<i>En pesetas</i>	14.525,945'01
-----------------------------	---------------

Aumentando al anterior presupuesto de la línea, el de los ramales de empalme de la estación del Ferrol con el Arsenal y Astillero, según el presupuesto últimamente aprobado, de pesetas	718,449 »
--	-----------

<i>Suman ambos presupuestos.</i>	15.244,394'01
--	---------------

V.

Elementos que existen para la construcción, y beneficios que pueden obtenerse en ella.

Ascendiendo el presupuesto oficial de la línea y empalmes de ésta con el Arsenal y Astillero á 15.244.394'01 pesetas, puede una compañía, según la Ley, constituir sociedad con la emisión de la mitad en acciones y la otra mitad en obligaciones. Aun cuando no se coloquen unas y otras á más del 80 por 100 efectivo, producirán las 500 pesetas nominales de cada una, 400 pesetas en metálico.

	PESETAS.
Por consiguiente las acciones en número de 15,244 × 400 pesetas, darán	6.097,600
Y las 15,244 obligaciones × 400 id. id.	6.097,600
Total 30,488 acciones y obligaciones de 2,000 rs. nominales.	12.195,200
Que con el importe de la subvención, ó sean	3.175,680
formaría un capital de	15.370,880
que es superior al presupuesto oficial; y suponiendo éste todo lo exíguo posible, dejaría al contratista un beneficio líquido de	126,485'99
Mas esta utilidad sería mucho mayor, teniendo en cuenta que en los presupuestos de esta clase se aumenta un 15 p ^o sobre el coste efectivo de cada unidad de obra, ya para atender á gastos no previstos ya para dejar al concesionario, ó contratista, una ganancia ó interés equitativo por los desembolsos que haga; así que, reducido este aumento al 10 p ^o para imprevistos y otras atenciones, se elevaría á un 5 p ^o más, la utilidad sobre el valor del presupuesto total, ó sea.	726,297

Unida, pues, esta suma á la anterior, el beneficio en la construcción, será de	852,782'99
Y concediendo aún que por los estudios hubiesen de abonarse	<u>75,000</u>
Resultará una utilidad líquida para la compañía constructora, de	<u>777,782'99</u>

VI.

Rendimientos probables en la explotación.

Vista la densidad de la población por donde cruza y á la que favorece la línea, que escede de 250,000 habitantes, según queda demostrado, así como el país industrial y agrícola que atraviesa, podía partirse del tipo mínimo admitido por varios estadistas así en Francia como en España, de tres viajes y tres toneladas por habitante al año. Sin embargo, para que los resultados de los cálculos ofrezcan mayor seguridad, partiremos de la hipótesis de dos viajes anuales tan sólo por habitante, deduciendo, para aplicar á éstos igual número de toneladas, toda la población de los partidos de la Coruña y Ortigueira, que hoy por hoy producirían poca carga para el ferro-carril. Aplicada así la tarifa mínima, 0'05 de peseta por persona, y kilómetro, 0'16 de peseta por tonelada y kilómetro y 0'10 de peseta por kilómetro y cabeza de ganado vacuno y de cerda, dará el siguiente resultado:

	PESETAS.
Habitantes	604,188
Id. deducidos los de la Coruña y Ortigueira.	2.317,440
Ganado	127.500
<i>Producto bruto</i>	<u>3 049.128</u>

GASTOS.

El 40 p ^o de los productos brutos	1.219,651	
» 10 p ^o de reparación, entretenimiento etc.	304,912	
» 6 p ^o de interés de 15,244 obligaciones á 2,000 reales nominales ó sean 500 pesetas una	457,320	1.981,883
<i>Producto líquido</i>	<u>1.067.245</u>	

Deducido de éste el 6 p ^o como interés de las 13,244 acciones importantes 30.488,000 reales nominales	437,320
<i>Resulta para amortizar</i>	<u>609,925</u>
Y como el coste total de la línea no puede elevarse á mucho más de	14.000,000
Rebajando la subvención por valor de	<u>3.175,680</u>
<i>Costaría aquella la cantidad de</i>	<u>10.824,320</u>

Para amortizar dicha suma, queda un sobrante anual de 608.925 pesetas, ó sean, reales vellon 2.439,700; resultando, por tanto, que aun verificándolo á la par, podría amortizarse el capital invertido en la construcción, en ménos de veinte años, con un beneficio ó interés durante los mismos de más del seis por ciento del capital total, partiendo del supuesto de haberse emitido las acciones y obligaciones de 500 pesetas nominales á 400 efectivas.

Y siendo por noventa y nueve años la concesión de este ferro-carril, podría la compañía, ó el concesionario del mismo, continuar explotándolo durante más de 70 años, después de reembolsarse de todo el capital invertido en la construcción.

VII.

Causas determinantes de la demora que sufre la construcción.

Ya en el discurso de este informe se advierte la multitud de trámites burocráticos por que ha tenido que pasar el estudio y aprobación definitiva del proyecto de la vía y sus empalmes con el Arsenal y Astillero.

Debido á la circunstancia de atravesar aquella, puntos fortificados y de suma importancia militar, y afectar á no menos valiosos intereses navales, tuvieron forzosamente que intervenir, no sólo el Ministerio de Fomento, sino que también los de Guerra y Marina.

De aquí, los encontrados informes y opiniones acerca del emplazamiento de la estación del Ferrol, y, más que nada, respecto á la forma de enlazarla con los repetidos establecimientos del Estado.

Todas estas dilaciones, todo este choque y rozamiento continuado de atribuciones entre los tres ramos, ó centros citados, aparece en su triste realidad al examinar con calma el expediente de tan asendereado ferro-carril.

Baste decir, para corroborar lo expuesto, que desde la presentación del estudio y proyecto de dichos empalmes hasta la aprobación de los mismos, han pasado 10 años, sin que en ninguno de ellos hayan dejado de cruzarse extensas comunicaciones, y formulado alguna reclamación ó nuevo proyecto.

Como queda dicho, al dictar la ley de 1.^o de Octubre de 1880, concediéndole una subvención fija para la vía y empalmes, aun no estaba aprobado el plano ni menos el presupuesto de estos últimos, según se reconoce en dicha Ley; y, sin embargo, se impone al concesionario la obligación de realizar una obra cuya importancia y coste en una parte de ella, le habían de ser forzosamente desconocidos.

No es, pues, de extrañar que ninguna Empresa quisiera interesarse en obtener la concesión, mientras que no se resolviesen tan elementales condiciones, sin cuyo conocimiento sería por demás aventurado todo compromiso, puesto que se ignoraba la extensión ó alcance de una de sus principales bases.

He aquí el primero y fundamental motivo á que deben atribuirse, en concepto de la Comisión, el que no se haya intentado siquiera acometer la construcción ni menos se pensase en serio por los hombres de negocios hacer un detenido estudio de los resultados ó ventajas que había de ofrecer su explotación.

La Comisión ha procurado, en la medida de sus escasas fuerzas y dada la premura del tiempo de que ha dispuesto para ultimar su informe, reunir en él muchos datos que, sin duda alguna, estaban ignorados; y muchos más hubiera aducido, si correspondiese á sus buenos deseos la voluntad de la mayor parte de las corporaciones populares interesadas directamente en este asunto, á las cuales acudió, aunque en vano, en solicitud de cifras y antecedentes que sería oportunísimo publicar.

Este silencio de quienes más debieran interesarse por la prosperidad del país y contribuir á ella por todos los medios, es otra de las causas que explican el por qué, siendo de tan vital interés la realización de este ferro-carril, no ha pasado todavía de proyecto.

No faltan, no, capitales dispuestos á emprender obras que, como ésta, prometen lisonjeros resultados; mas para que aquéllos acudan, se concierten y asocien, es preciso allanar obstáculos, y facilitar medios seguros de acierto en los cálculos.

Posible es también que al mal éxito de la primera subasta haya contribuido algun tanto la adición de los ramales de empalme con el Arsenal y Astillero, que, si son muy convenientes para estos centros oficiales, no pueden considerarse como indispensables para la construcción de la línea, tanto más, cuanto que con ellos resulta ésta recargada en su coste y de una cabeza monstruosa para su corta extensión; por más que estando, como está, llamada á compensar los sacrificios de la empresa constructora, no habrá de arredrar á ésta el coste de los mismos.

Las causas lijeramente apuntadas, y no otras, han motivado á juicio de los que suscriben, el *statu quo* actual, sin que durante tantos años transcurridos se haya arribado á la realización de un proyecto, base del porvenir de esta localidad.

VIII.

Medios de promover la construcción. (1)

La necesidad que de dicho ferro-carril se siente es tan imperiosa y apremiante, que todo cuanto se haga en favor de su realización, será preciado título de gloria para la corporación ó el particular que logre llevarlo á cabo; y

(1) En el apéndice á este capítulo se indican algunos otros medios que fueron tomados en consideración, y que no se publican por ser de índole privada para gobierno de la Asociación encargada de ponerlos en práctica oportunamente.

la Liga merecerá bien del País, si, merced á sus esfuerzos y á sus trabajos ó gestiones, llega á conseguir lo que debiera ya estar en la esfera de los hechos consumados, si todos los buenos hijos de Ferrol—que son muchos,—sacudiendo el indiferentismo y apatía que parece dominarlos, se hubieran unido como un solo hombre para obra tan meritoria y que tan poderosamente ha de influir en el porvenir de esta población.

Aun se percibe en nuestros convecinos la pertinaz existencia de una desconfianza cuya razón de ser se explica tan sólo por los muchos años que han transcurrido, sin que haya sido posible poner término á este aislamiento que mata y aniquila á un pueblo y comarcas, bien dignos ciertamente de distinta suerte.

Recuerdan algunos con tristeza los festejos é iluminaciones populares que, al recibirse la noticia de la concesión de la línea en 1864, se verificaron, para terminar confiando al tiempo, ó al acaso, la resolución del problema de dotar al Ferrol de una vía ferrea; y en verdad que, demostradas como quedan las ventajas que producirían su construcción y explotación, desde el punto de vista económico, parece que nada restaría ya, más que lanzar á la publicidad los datos aducidos en este informe, en la persuasión de que los capitales acuden constantemente allí donde pueden tener seguro lucro.

Pero próximas á su terminación las vías generales de la Coruña á Madrid, por Lugo; y de Vigo á Monforte, por Orense; y muy adelantado también el proyecto de enlace de éstas con Santiago, se hace sentir ahora más que nunca, la imperiosa necesidad de una línea que ponga en rápidas y seguras relaciones esta capital con el resto de la península, y muy principalmente con las provincias de Lugo y Orense, de las que, y aun de las populosas ciudades de la Coruña y Santiago, se halla hoy completamente aislada, puesto que, conocidas son de todos las forzosas intermitencias que sufren aquéllas por la vía marítima, á causa del temporal y otros accidentes, aun prescindiendo de las molestias é incomodidades que ésta ocasiona.

Crée, por tanto, la Comisión que, después de los años trascurridos, no es oportuno ni patriótico cruzarse de brazos hasta que á la iniciativa privada se le antoje acometer tan ansiada mejora, sinó que, por el contrario, es indispensable procurar que se realice desde luego, echando mano de cuantos recursos puedan conducir al fin apetecido.

Así, pues, no sin maduro examen de los antecedentes y aspectos distintos que ofrece tal asunto, los firmantes proponen á la Junta de la Liga, los siguientes medios:

1.º Elevar al Sr. Ministro de Fomento, una razonada exposición, á fin de que, al solicitar cualquier compañía, ó particular, la adjudicación de esta vía con las suficientes garantías, se otorgue directamente por el Gobierno, conforme á la expuesta Ley de 1.º de Octubre de 1880, prescindiendo de la prévia subasta, que vendría á entorpecer, sinó á impedir, su adjudicación; puesto que el R. D. de 10 de Junio de 1881, cuya tendencia parece ser la de someter á tal formalidad todas las concesiones de esta clase, no ha podido en manera alguna, como tal decreto, derogar ni modificar la repetida Ley votada por las Córtes.

2.º Interesar á todos los Sres. Diputados y Senadores gallegos, y con especialidad al Sr. D. Joaquín Becerra Armesto, Consejero de la Liga Nacional de Contribuyentes, por Galicia, y al Sr. D. Nicasio Perez, Diputado por este

Dístrito, para que apoyen la manifestada exposición, y hagan ver al Sr. Ministro de Fomento con cuanta necesidad y justicia pide esta comarca la vía en proyecto; por lo cual deben los centros oficiales dar las mayores facilidades para su pronta adjudicación.

3.º Solicitar el importante concurso y apoyo de la prensa local y regional, y aun de la madrileña, para que preste su valioso concurso á las aspiraciones de esta culta Ciudad.

4.º Recabar de los ayuntamientos y demás corporaciones interesadas en la ejecución de la vía, su decidido apoyo para llegar al fin deseado, procurando que eleven exposiciones en igual sentido que la Liga.

5.º Pedir al Excmo. Sr. Capitán General que llame la superior atención del Excmo. Sr. Ministro de Marina, acerca del lamentable olvido en que yace este Departamento, á fin de que, por todos los medios, se consiga dotarlo de la vía en cuestión, de tanta monta para los intereses del Estado y muy especialmente de la Marina de Guerra.

6.º Promover, por último, con objeto de solicitar todo lo que el curso de los sucesos haga preciso, las reuniones públicas del vecindario que se consideren oportunas.

Tal es el resultado del trabajo que los firmantes han acometido con la mejor voluntad y buena fe, y que, aunque superior á sus escasas fuerzas, creen haberlo desempeñado con imparcialidad y diligencia.

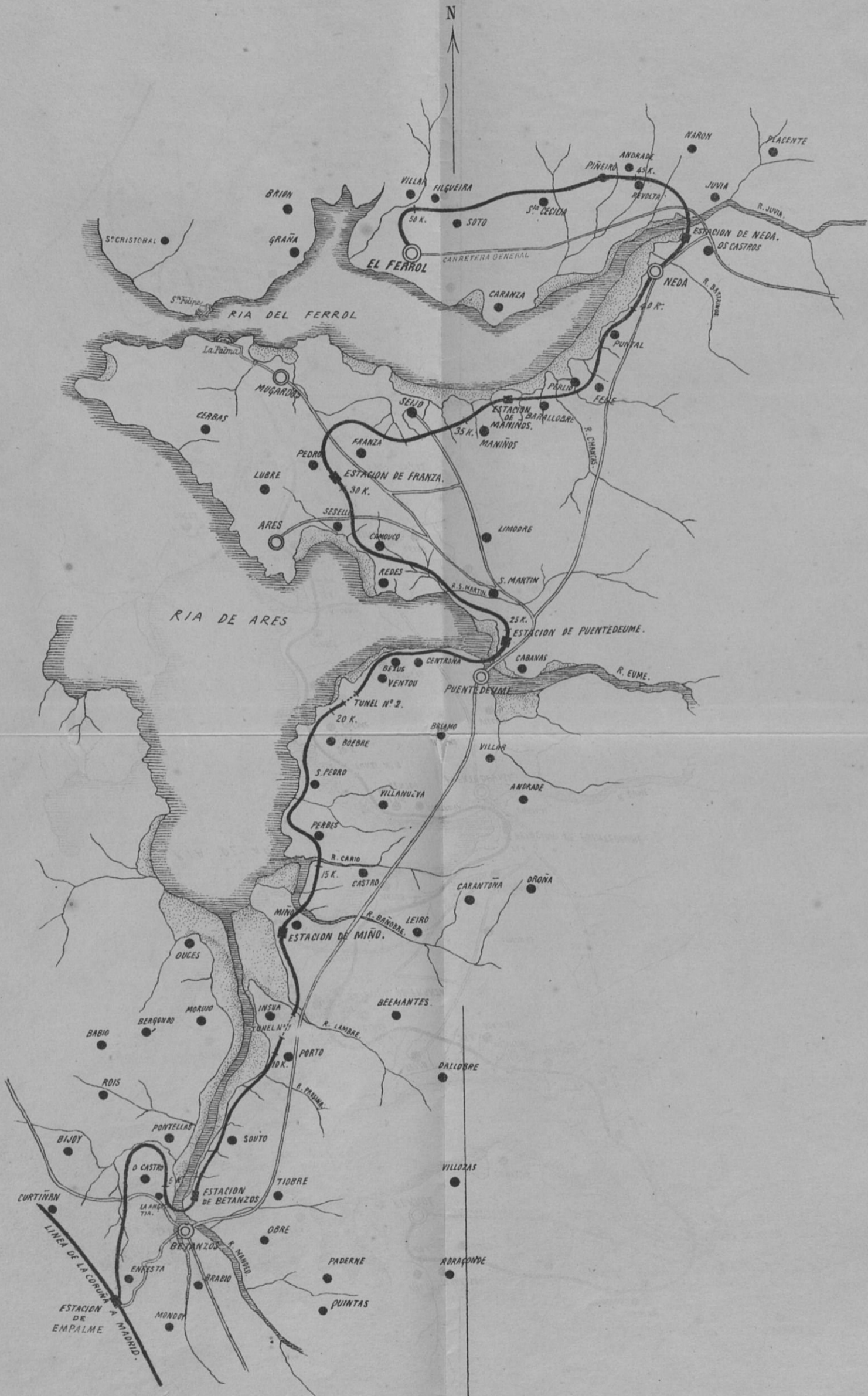
La Junta, no obstante, acordará lo que considere más conveniente para los altos intereses que está llamada á amparar y defender, y en los cuales con tanto celo y asiduidad viene ocupándose.

Ferrol 1.º de Enero de 1883.—*Gumersindo López Pardo*.—*Joaquín Plá y Frige*.—*José Llorca*.—*Manuel Comellas*.

Aprobado unánimemente en sesión del día 12 de Enero de 1883, acordando la Junta autorizar á la Comisión informante para llevar á cabo todo aquello que juzgue conducente al fin propuesto.

FERROCARRIL DEL FERROL A BETANZOS

CROQUIS GENERAL.



ESCALA DE $\frac{1}{100.000}$



FERROCARRIL DEL FERROL Á BETANZOS.

EMPALMES CON EL ARSENAL.

