GA- 9331

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

Ga. 9331
Etiqueta Derecha
(Un Carpeta)

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DE SANTIAGO
01513600

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

R. 2553434

SOCIEDAD ECONÓMICA DE AMIGOS DEL PAÍS DE SANTIAGO,

INFORME

SOBRE LA

RED DE FERROCARRILES SECUNDARIOS

MÁS CONVENIENTES Á LA REGIÓN GALLEGA.

SANTIAGO:
IMPRENTA DE JOSÉ M. PAREDES,
Virgen de la Cerca 30.

1889.

BIBLIOTECA USC XERAL

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Ca. 9331
Etiqueta Vermella
(de carpeta)

USC
UNIVERSIDADE
DE SANTIAGO
DE COMPOSTELA

LA Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago, interesada en la prosperidad de la región gallega, y compelida por los preceptos de sus estatutos tiene el honor de elevar á la consideración de los poderes del Estado el resultado de los estudios que ha practicado con motivo del proyecto de Ley de ferrocarriles secundarios de 16 de Marzo último, complemento obligado del que constituye la red de los ferrocarriles principales, definidos en la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Siendo incontrovertible que cada época de la vida social tiene un caracter que le es peculiar, y que la nota esencial que distingue la presente de las que la han precedido es el alto aprecio é inmenso valor que se reconoce al tiempo, tiene que admitirse, como su consecuencia natural y necesaria, la necesidad de aprovechar y economizar dicho tiempo cuanto sea dable, cual sucede con toda mercancía de precio muy subido, fin que sólo podia alcanzarse aplicando al movimiento el vapor, uno de los dos portentosos agentes con que la ciencia moderna ha enriquecido al mundo, en premio y justa recompensa de la constancia y desvelos, que han puesto en su estudio los que á ella han consagrado su vida y su fortuna. Pero la aplicación del vapor á la locomoción requiere vias de condiciones especiales y las destinadas á facilitar transportes rápidos y económicos para llevar de una á otra región y de una localidad á otra, la savia que destilan los tres grandiosos elementos que nutren la vitalidad social, á saber *la Agricultura, la Industria y el Comercio*, son el bello ideal porque suspira la época presente, y que habrá de eternizar el nombre del Ministro de Fomento que dé término feliz á una ley capaz de estimular su realización.

USC
UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Y en tanto que esto no sea un hecho positivo, en vano la *Agricultura,* dócil al trabajo del labrador, que deposita en las entrañas de la tierra variadas semillas fecundadas con el copioso sudor destilado de su rostro, hará brotar del seno de la misma tierra abundantes y sazonados frutos, porque estos no podrán ser trasladados, oportuna y convenientemente, del lugar en que se produzcan, al en que deban ser beneficiados ó consumidos; en vano el labrador gallego se afanará en criar y cebar ganado bovino, de cerda y mular, principales clases que debieran producirle conveniente recompensa, si por carecer de medios de locomoción no pueden transportarse, prontamente y en buenas condiciones, á las ferias, mercados y puertos de mar á donde suelen concurrir los que pretenden su adquisición; en vano el vasto litoral gallego seguirá suministrando muy variado, abundante y excelente pescado, porque será imposible utilizarlo en fresco, en el interior de la misma región, ni menos hacerlo llegar en buen estado de conservación á otras algo distantes. Y siempre por igual causa, esto es, por la carencia de vías que faciliten breve y barato trasporte entre los centros productores y los consumidores, en vano la *Industria y el Comercio* buscarán horizontes más dilatados para el dasarrollo de sus operaciones, porque los productos de la una, y del otro yacerán estacionados en los talleres y almacenes en que una vez fuesen depositados.

Vias de las mentadas condiciones hiciéronse ya tan necesarias á la actividad de la época actual, y se imponen de tal suerte, que la iniciativa particular no ha podido menos de comenzar á dedicarles sus afanes y sus recursos, como lo acreditan las numerosas concesiones que ya se han solicitado, y que el Gobierno ha otorgado para estudiar y construir algunas en distintas regiones de España, y entre las cuales tres corresponden á la Galaica, á saber: *la de Pontevedra á Marin,* cuya construcción está terminándose (1); *la de Vigo á Bayona,* cuyo estudio y proyecto ya concluidos, se encuentran en trámites de aprobación; y la del *Porriño á Mondariz,* cuyo estudio y proyecto, si terminados, tenemos entendido que aún no fueron sometidos á la aprobación de la Superioridad.

Pero no basta seguramente la iniciativa particular á satisfacer

(1) Al imprimirse este dictámen hállase ya en explotación.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

las necesidades que afectan á los verdaderos intereses públicos, puesto que ella generalmente atiende tan sólo ó á lo menos en primer término á los que le atañen más directa y particularmente, lo que pudiera ocasionar que tales concesiones y tales líneas en algunos casos, entrañasen dificultades ó inconvenientes para la realización de otras de mas general y pública utilidad; por lo que si en tésis general no sea equitativo, ni acaso legal, cohibir dicha iniciativa particular, tampoco deja de ser evidente la necesidad de formular y establecer en muy breve plazo el plan de vías *de ferrocarriles secundarios* que el Ministro de Fomento medita, para que una vez legalizado, establezca jurisprudencia bastante á limitar las concesiones de lineas extrañas á las del plan, cuando ellas constituyan obstáculo á la ejecución de las en éste señalados.

En el preámbulo del proyecto de ley sobre ferrocarriles secundarios sometidos á la deliberación de la representación nacional, el Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento expone cuantas razones son conducentes para patentizar la necesidad de tales vías de comunicación, y la de estudiar y declarar previamente las que ofrecen verdadera utilidad pública y deben ser patrocinadas por el Estado, á fin de que la valiosa intervención de éste, garantizando un rendimiento fijo al capital que su construcción demande sirva de estímulo á las empresas que, deseando realizarlas, dejaran de verificarlo ante el dudoso resultado de su explotación.

Nada, por lo tanto, habremos de decir con aquel objeto; y entraremos desde luego en la cuestión en que nos han empeñado el patriotismo por una parte, y el deber por otra, hasta sin detenernos apenas en justificar nuestra ingerencia en el asunto, por ser también harto conocida de todos, la principal misión de las *Sociedades Económicas de Amigos del País*. La que desde su fundación viene ejercitando la de *esta Ciudad*, extendiéndose á todo el territorio gallego, colócalo en el caso de poder apreciar el número y las direcciones más convenientes de las lineas que deben constituir el plan de ferrocarriles secundarios, con criterio acaso más imparcial y seguro que el de otras entidades y otras corporaciones locales que habrán de exponerlo también ante la Superioridad, á las cuales, por nobles que sean sus propósitos de tratar el asunto con el mayor desapasionamiento, les será más

difícil desprenderse completamente de impresiones que el tiempo y el interés y el amor pátrio hayan arraigado en ellos profundamente. Además los estudios verificados en cada provincia como no pueden menos de subordinarse en primer término á las conveniencias particulares de la misma, tienen que resentirse necesariamente de falta de la debida unidad en el conjunto regional; y sin que baste á evitar tal inconveniente el precepto de que los jefes de obras públicas de las provincias limítrofes se pongan de acuerdo respecto de los puntos de paso para las líneas que hayan de atravesar de una á otra, pues obsérvase que varias líneas trazadas por algunos de dichos funcionarios en el territorio de su cargo, que debían tener su término más ó menos internado en el del otro, encuéntrase en el límite de ambos, con solución de continuidad. Y esto que ocurre con los proyectos formulados por los Ingenieros Jefes de las provincias, sube de punto con los ideados por las Diputaciones provinciales, en disidencia con los mentados funcionarios, y sin previo acuerdo con las Diputaciones limítrofes.

Siendo, como son, los ferrocarriles secundarios de que se trata vias destinadas á completar el servicio general del público, que no bastaban á satisfacer las líneas de la red general de los ferrocarriles principales determinada en la ley de *23 de Noviembre de 1877* y adicionada con algunas otras líneas, por leyes posteriores; y tratándose de autorizar la reducción de la categoría de algunas de las líneas de esta red, para hacerlas pasar á la de las del nuevo plan, juzgamos oportuno y conveniente, y hasta necesario, comenzar el estudio que traemos entre manos con la revisión del indicado plan de ferrocarriles principales en la parte que puede afectar á la *Región Gallega*.

Entre las líneas que constituyen la red del Noroeste y su enlace con la del Norte, hállanse: las de Palencia á Ponferrada, y Ponferrada á la Coruña; Monforte á Orense, y Orense á Vigo; la de Guillarey al Rio Miño; y la de Santiago al Puerto de Carril, todas ellas ya en explotación; la de Redondela á Marín por Pontevedra, de la cual está explotándose la parte comprendida entre Redondela y Pontevedra; las de Ferrol á Betanzos, de Pontevedra á Carril, y de Lugo á Rivadeo, cuyos proyectos están terminados y aprobados y sin concederse las líneas; y la de Santiago á la de Ponferra-

da á la Coruña, tocante á la cual se han estudiado y formulado dos proyectos en competencia, que partiendo ambos de Santiago, recorren trayectos diferentes, para empalmar el uno en Cambre y el otro en los montes de la Tieira sin que hasta ahora se hubiese determinado en definitiva la preferencia entre estas dos líneas, por no ser más que condicional la que se consigna en la ley de 14 de Enero de 1887 (1).

Respecto de todas estas líneas, nada se puede objetar acerca de las ya construidas ni de la de Pontevedra á Carril cuya concesión ha sido pedida por una compañía inglesa, por lo que tenemos que limitar la discusión á la conveniencia de mantener en el plan de ferrocarriles principales, ó de sustraer de él, las siguientes:

1.ª *De Betanzos á Ferrol:*

2.ª *De Lugo á Rivadeo:*

3.ª *De Santiago á la de Lugo á la Coruña con empalme en Cambre ó en la Tieira.*

y 4.ª de Pontevedra á Marín.

Primera línea, de Betanzos á Ferrol.

Si la importancia y la necesidad de esta vía férrea hubieran de apreciarse por el interés que despertasen los rendimientos probables de su explotación, seria preciso renunciar á ella desde luego, pues se ha visto ya que ni los anuncios publicados para su subasta, ni los incesantes clamores de la prensa periódica, ni las reiteradas gestiones de las localidades, corporaciones públicas é

---

(1) Dice así: «Artículo 1.º Se declara de servicio general y comprendido en el art. 4.º de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1887, el que partiendo de Santiago, termine en Cambre: Artículo 2.º Este ferrocarril se sacará á subasta, lo más pronto posible, con arreglo al art. 14 de la citada ley y al informe emitido en 23 de Mayo de 1884 por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, en el expediente relativo al citado ferro-carril, y disfrutará la subvención de la cuarta parte del presupuesto de la línea proyectada de Santiago á los montes de la Tieira: Art. 3.º En el caso de que en la subasta no hubiese licitador, se declara incluido en su lugar en el plan general, el ferrocarril de Santiago al de la Coruña á Lugo; en los montes de la Tieira, siguiéndose para su concesión las mismas reglas citadas en el artículo anterior: Art. 4.º y último: El Gobierno auxiliará además la ejecución de este ferrocarril, concediéndole las ventajas que señala el párrafo 4.º del art. 12 de la mencionada ley de 23 de Noviembre de 1887.»

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

individualidades, de más ó menos valía y significación, y en su ejecución más ó ménos interesadas, han sido alicientes bastantes á estimular á ninguna Compañía ó Empresario, para que se decidieran á desprenderse del capital que requiere la construcción de semejante via, y el sostenimiento de su explotación.

Pero ¿basta la probabilidad y aun la seguridad de que los rendimientos de una vía férrea no alcancen á satisfacer interés conveniente al capital que exigen su construcción y explotación, y que por lo tanto no ofrezcan estímulo á la especulación particular, para que sin más se deba declarar inconveniente é innecesaria semejante línea? Seguramente que nó. La conveniencia y la necesidad tienen que determinarlas los diferentes servicios que la linea haya de satisfacer, los cuales determinarán, asi bien, la clasificación y las condiciones que á la propia línea deban asignarse.

Los servicios que ha de satisfacer la línea de que se trata pueden distribuirse en dos clases, que entrañan una diferencia de alta importancia y trascendencia. En la primera agrúpanse los que sin dejar de afectar carácter de generalidad: refluyen sin embargo directa y principalmente en beneficio é interés de individualidades ó colectividades, que tienen que recibirlos de una manera normal y reglamentada, satisfaciendo en cambio á las empresas ó compañías explotadoras un determinado estipendio; y en la segunda los que sólo afectan verdadero interés nacional y demandan una preferencia ineludible, aun cuando para ella sea necesario interrumpír total ó parcialmente y por tiempo de mayor ó menor duración, los de la primera clase.

Ciertos servicios de interés nacional, cuando son de necesidad, ni pueden eludirse, ni en muchos casos siquiera demorarse sin afrontar desastrosas consecuencias; y precisamente de este género son los que está llamada á satisfacer la línea de *Betanzos á Ferrol.* Como en esta ciudad existe uno de los mas grandiosos é importantes establecimientos necesarios á nuestra marina de Guerra, si, por esta sola circunstancia no era dable en ningun tiempo prescindir de ponerla en comunicación rápida y fácil con la Capital de la Monarquía, hoy, tratándose, cual se trata, de elevar á la altura de las de primer orden, el prestigio y el poder marítimo de la Nación, sin que arredren á los poderes públicos, en tan levantado propósito, ni la magnitud de los recursos que hay que invertir al efec-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

to, ni los clamores unánimes del país contribuyente pidiendo economías, ¿cabe dudar siquiera, que semejante ferrocarril no ha de conceptuarse complemento necesario, indispensable, del grandioso proyecto de construcciones navales, cuya ejecución está ya comenzada? ¿Cómo no ha de conceptuarse dicha línea necesaria, y auxiliar indispensable de la defensa del primer departamento marítimo de España, como lo son las fortificaciones de la Palma y de S. Felipe, las cuales una vez bloqueada la ria, sólo por tierra y por la repetida línea podrían recibir los auxilios necesarios al desempeño de su misión? Y no creemos necesario exponer nada más para corroborar el aserto, en que nos ratificamos, de que no puede segregarse del plan de ferrocarriles principales la línea de *Betanzos á Ferrol*, ni demorarse mucho tiempo su construción, cualesquiera que sean los sacrificios á que para ello tenga que apelar el Estado, caso de que la industria particular no encontrare incentivo bastante en los rendimientos probables de la explotación para tomarla en las condiciones ordinarias.

Segunda línea, de Lugo á Rivadeo.

Aun cuando en esta línea no aparezcan tan ostensibles las condiciones de importancia nacional, así en el orden civil, como en el militar que se evidencian en la anterior, no podemos menos de reconocer en ellas, desde luego, algunas que motivan suficientemente la opinión de que también debe conservarse en la categoría de ferrocarril de via ancha, y mantenerse por consiguiente en el plan general de los de esta clase; por mas que al efectó y para llegar á su construcción tuviera el Estado que apelar, así mismo, á sacrificios extraordinarios, como se dijo respecto de la línea de Betanzos á Ferrol.

La Comisión encargada en 1867 de redactar el plan general de ferocarriles ha estimado ya la necesidad de esta línea, por creer que Lugo y otra gran parte de Galicia no debian quedar sin una via de la clase de las que eran objeto del mencionado plan, que les facilitase la conveniente comunicación con el puerto de Rivadeo, el más natural y á propósito para las exportaciones de tal comarca, como para refugio de las embarcaciones que tienen que recorrer la costa Cantábrica y que al propio tiempo es Comandancia

de marina de gran matrícula. Y en efecto un ligero examen del mapa de Galicia basta para patentizar fácilmente que existe una extensa zona de territorio situada al nordeste del ferrocarril de Palencia á la Coruña; respecto á la que debe conceptuarse puerto obligado, el de Rivadeo. Y si á la vez que en el mapa de Galicia, fijamos la atención en el de Asturias, tenemos que reconocer igualmente que los beneficios del mismo puerto no afectan exclusivamente á la indicada zona gallega, sino que tienen que extenderse á la Asturiana contigua, la cual ni es reducida ni mucho menos despreciable. Hay que tener en cuenta, además, que Asturias y Galicia, hermanas por la naturaleza, que las ha dotado de muy semejantes, sino idénticas condiciones de suelo, clima, producciones, dialecto, y en fin de todo lo que constituye la esencia vital de un pueblo, no pueden dejar de necesitarse mútuamente, siendo indispensable para que se completen, se las dote de los medios de comunicación que la época actual reclama y con los cuales deben multiplicarse é intimarse más y más sus relaciones comerciales agrícolas é industriales. Y por último tampoco debe pasar inadvertido que el mapa de los ferrocarriles de la Península ibérica, viene presentando una via de circunvalación, apenas interrumpida en el litoral mediterráneo, ni en el atlántico más que en la parte que afecta á la provincia de la Coruña, y en el cantábrico donde hasta ahora nada se ha ejecutado, á pesar de ser esta parte de la costa gallega y asturiana la que mas necesita el concurso de tan valioso elemento, para auxiliar el tráfico de la via marítima que la bravura de aquel mar hace difícil en épocas de temporales.

El conjunto de las circunstancias expuestas, llévanos naturalmente á la deducción de la necesidad de un ferrocarril de ancho normal que recorriendo el litoral cantábrico, satisfaga no solo los diferentes servicios propios de su destino y de caracter puramente civil, si nó también los que en ocasiones dadas, habrán de ser indispensables, de índole militar y estratégica; entre los que no deben pasar desapercibidos los trasportes de los productos de la grandiosa fundición que el Estado posee y explota en *Trubia*, por ser evidente la necesidad que de ellos haya de sentirse en Ferrol alguna vez, en que circunstancias extraordinarias hicieran preciso dotar pronta y debidamente de medios convenientes de defensa y de combate, á las naves que se construyan ó reparen en aquel arsenal,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

y á las fortificaciones que lo defienden. Pero los servicios de la segunda clase, no obstante la preferencia, y la precisión con que tienen que realizarse una vez sentida su necesidad, como que no suelen ocurrir con gran frecuencia, creemos que pueden y deben satisfacerse de modo que, si bien conveniente al fin militar y estratégico, reuna también igual circunstancia respecto de todos los demás que hayan de llenar los de la primera clase, ó sean los que afectan solamente carácter civil. Entre estos servicios podemos señalar, como principales en la comarca de que se trata: 1.º el de una comunicación fácil y breve de las dos grandes zonas contiguas *la gallega* y *la asturiana*, comprendidas entre el ferrocarril de Palencia á la Coruña y el de León á Gijón, con el puerto de Rivadeo, en atención á la importancia marítima que este puerto asume, ya se le considere como de exportación, ya como de refugio, puesto que en uno y otro concepto es indispensable concurrir á él no sólo en todas las circunstancias y ocasiones propias de la vida y relaciones ordinarias que tienen que fomentar y mantener unos pueblos con otros, sinó también en todos los casos extraordinarios é imprevistos que con freeuencia ocurren, los cuales casi siempre afectan carácter de urgencia, y exigen el ser atendidos con la mayor actividad y con la menor pérdida de tiempo posible. 2.º El de la comunicación entre sí, de los pueblos contenidos en las mismas dos zonas *gallega* y *asturiana* para satisfacción mútua de las conveniencias y necesidades de su vida. Y 3.º El de comunicación que también debe fomentarse y sostenerse á todo trance, del resto de la provincia de la Coruña y de la totalidad de la de Pontevedra con la Asturiana, á fin de que entre las unas y la otra puedan establecerse las relaciones y cambios de productos convenientes al mayor desarrollo y prosperidad de la agricultura, de la industria y del comercio de dichas provincias.

La línea que en nuestro concepto habría de satisfacer del mejor modo todos los fines que dejamos enumerados seria la que desde *Rivadeo* se dirigiera por *Mondoñedo* y *Villalba* á empalmar con la general en la estación de *Baamonde*. Esta línea cuya longitud sería de unos *90 kilómetros*, habria de causar menor dispendio al Estado que la que está proyectada más directamente á Lugo, de unos *100 kilómetros*, aunque produciendo un total de recorrido hasta esta ciudad de *117 kilómetros*, ó sean doce kilómetros mas que la

directa, puesto que esta empalma en la general á cinco kilómetros de Lugo, y la otra á veinte y siete.

La preferencia que no obstante esto daríamos á la linea de *Baamonde* por *Villalba* y *Mondoñedo*, á *Rivadeo*, respecto de la proyectada directamente entre este último punto y *Lugo*, depende de considerar que toda línea de las del plan de ferrocarriles principales ó de vía ancha, debe dirijirse de modo que sirva al mayor número de poblaciones, y preferentemente á aquellas á donde más facilmente puedan afluir los diferentes elementos que hayan de ser objeto del tráfico de la línea, cuyas condiciones satisface muy cumplidamente la traza de la que indicamos, y no asi la del proyecto estudiado.

A evidenciar nuestro aserto basta examinar el plano adjunto copiado del mapa de España que la *Dirección general de obras públicas* ha formulado y publicado, y que debe por lo tanto considerarse documento oficial y fehaciente; en el cual no puede dejar de verse, muy marcada, la tendencia de agruparse las poblaciones en direcciones perfectamente sensibles y determinadas, que fijan de un modo harto ostensible, la más conveniente á la de tráfico general que entre las mismas debe establecerse. Asi se observa como el ferrocarril de Palencia á la Coruña va serpenteando entre los pueblos que constituyen la faja principal de población bastante compacta y no interrumpida desde su entrada en Galicia hasta su terminación en la Coruña por un lado y en Vigo por otro; ejemplo que creemos debia imitarse en la línea á Rivadeo, ya que reune méritos y condiciones bastantes para ser considerada como brazo esencial del indicado tronco; en cuyo caso sería forzoso prescindir de la única consideración que pudiera alegarse en defensa de la conveniencia de la línea proyectada para comunicar la capital de la provincia de Lugo con el mejor y mas importante puerto de mar de la misma provincia: que es la de resultar esta comunicación con doce kilómetros de menor longitud que la que produciria entre los mismos extremos la por *Baamonde*, *Villalba* y *Mondoñedo* que proponemos.

La capital de la provincia de Lugo es indudablemente la primera, y por todos conceptos principal población entre todas las demás de la misma provincia; pero no por eso deja de ser su importancia relativa, y notablemente menor, si se trata de apreciarla

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

como cantidad, que la formada por el conjunto de las que respectivamente corresponden á los pueblos que constituyen la faja de población, que tan perfectamente determinada se vé en el plano siguiendo la dirección que preferiríamos, en la que se encuentran: Mondoñedo, ciudad que sigue á Lugo en valía, con sede episcopal, y centro de afluencia para todas las procedencias de Asturias, así como de las del puerto de Foz y de una zona de territorio gallego de gran importancia; Villalba, pueblo en que esta es asi mismo bien notoria por las afluencias que reune ya, y que creemos debian aumentarse, haciendo concurrir á él, lo más directamente que fuese posible, la de Vivero; y otros pueblos rurales marcados en el plano y que no especificamos por creerlo innecesario.

La conveniencia de seguir con la traza del ferrocarril de via ancha, la faja tan poblada que indicamos, acaba de evidenciarse examinando á la par en el mismo plano la dirección correspondiente al trazado aprobado, y representado con línea de trazos interrumpidos, toda vez que resalta patente que en todo su trayecto recorre la parte más despoblada que puede encontrarse en la provincia de Lugo, pues no solo no toca en población alguna de mediana importancia, sino que ni apenas en media docena de orden el más inferior.

Además, el beneficio de doce kilómetros de menor distancia que con esta línea obtendrían todas las procedencias de Lugo que hubieran de ir á Rivadeo, tendría lugar á expensas del perjuicio que recibirían, tanto Villalba y Mondoñedo con los demás pueblos de este trayecto, cuanto los de las innumerables afluencias de la parte noroeste de Galicia, que necesitasen utilizar semejante línea con un exceso de recorrido que les ocasionaría, de doce á treinta y dos kilómetros, perjuicio que habría de trascender igualmente á la región asturiana en su comunicación con la referida porción de Galicia y con la provincia de Pontevedra.

Es, pues, innegable, que el mejor servicio público reclama la construcción de un ferrocarril de vía ancha que desde la estación de Baamonde en el de Ponferrada á la Coruña, y tocando ó aproximándose cuanto sea dable á Villalba y á Mondoñedo, termine en Rivadeo; asi como que desde este punto debería continuar por la región asturiana, otro de la propia categoría, que pudiese recojer de *Oviedo y de Trubia* y conducir con la celeridad que casos ex-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

cepcionales hubieran de requerir, armas y demás pertrechos guerreros, que llegasen á ser necesarios en Ferrol ó en Vigo; puerto el último cuya defensa tampoco puede desatender el Estado, por estar reconocido como el segundo de los mejores del mundo, en atención á sus condiciones naturales de magnitud y seguridad, debidas á la limpieza de su fondo, y á la poderosísima defensa que le prestan las *islas Cíes*, colocadas por la naturaleza á su entrada para abatir la potente furia del Occéano sin estorbar la entrada de los buques en ningun tiempo.

Empero, la circunstancia de haber sido aprobado un proyecto determinado para el ferrocarril de Lugo á Rivadeo, que figura en la red principal, y no autorizar el *R. D. de 16 de Marzo* otra alteración en las lineas de este plan que el cambio de categoría en alguna de sus lìneas que merezca pasar á la de ferrocarril secundario, obliganos, á pesar de nuestras convicciones, á dejar de proponer la nueva dirección de que hemos hecho mérito para la expresada línea, y limitarnos á afirmar la conveniencia de que se mantenga en el plan general de la red principal.

Tercera línea, de SANTIAGO á la de PONFERRADA á la CORUÑA con empalme en CAMBRE ó en los montes de la TIEIRA.

Extraño por demás ha sido que al formarse en 1867 el plan general de ferrocarriles principales, y reconociéndose ya entonces la necesidad de una gran línea trasversal para unir las dos ramas en que se divide al llegar á *Monforte* el que comienza en *Palencia*, sólo se hubiesen comprendido en dicho plan los dos trozos de *Redondela á Marin por Pontevedra*, y de *Santiago* al puerto de *Carril*, correspondientes á semejante línea, quedando por lo tanto, dos interrupciones inexplicables, entre *Pontevedra y Carril* la una, y entre *Santiago* y la línea de *Ponferrada á la Coruña* la otra. Estos vacios se han llenado más tarde con las leyes de 14 de Junio de 1878 y de 14 de Enero de 1887, pero de un modo algo incompleto, puesto que en ambos casos hase dejado indeterminada la zona del recorrido de tales líneas, en consideración á que no existiendo entonces proyecto alguno estudiado para la de Pontevedra á Carril, respecto á la que se disputaban direcciones incompatibles, distintas localidades, no era posible, por de pronto,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

conocer la más conveniente á los intereses generales; y dándose el caso tocante á la de Santiago á la de Ponferrada á la Coruña, de que, no obstante haberse presentado á la aprobación de la Superioridad dos proyectos en competencia, que si partian del mismo punto, Santiago, se separaban muy pronto, para recorrer trayectos completamente diferentes, y terminar como queda dicho, el uno en Cambre, punto que dista diez kilómetros de la Coruña y ciento cinco de Lugo, y el otro en la Tieira, á cuarenta y cuatro kilómetros de la Coruña y setenta y uno de Lugo, habiendo recorrido éste un trayecto de cincuenta y dos kilómetros, y aquél uno de sesenta y nueve, la Superioridad no ha estimado conveniente adoptar una resolución que decidiera desde luego y terminantemente la competencia, y ha patrocinado la proposición de ley que luego sancionaron las Cortes, y hemos trascrito por nota en otro lugar, segun la que debe sacarse á subasta el ferrocarril á Cambre, y en el caso de no presentarse licitador declararse incluido en su lugar, en el plan general, el que termina en los montes de la Tieira.

Cerca de dos años van trascurridos desde que esta ley se ha publicado, y aunque su artículo 2.º dice que se sacará á subasta lo más pronto posible, es lo cierto que ésta aun no ha sido anunciada (1) y que continúa por lo tanto la incertidumbre respecto de la línea que haya de quedar en definitiva declarada oficial. Para los informantes sin embargo, no puede ser este objeto de duda. La condición con que, conforme al mismo artículo 2.º de la ley, debe sacarse á subasta la línea á Cambre, de no concedersele más subvención que la cuarta parte del presupuesto de la proyectada para la Tieira, no puede convenir, por orden regular, á ninguna empresa que busque, no ya un pingüe negocio, sino un modestísimo interés al capital que la construcción demanda. La subasta que se anuncie habrá pues de quedar desierta, y en cumplimiento de lo que preceptúa el artículo 3.º de la ley, quedará incluido en el plan general de ferrocarriles principales el de Santiago á los montes de la Tieira.

---

(1) Con posterioridad á la aprobación de este informe, se han dictado, en 15 de Mayo y 25 de Junio, RR. OO. para ello, y se espera, que de un dia á otro anuncie la Dirección general de Obras públicas tal subasta.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La convicción de los informantes respecto de este particular llévalos á considerar desde luego como sancionada definitivamente la legalidad del ferrocarril de via ancha á la Tieira, por más que no deje de ser también motivo poderosísimo á influir en esta creencia la convicción que igualmente tienen, de ser esta la línea más conveniente al desarrollo de los intereses regionales de Galicia y de Asturias, y á los generales de la nación.

El ferrocarril de que se trata, como parte que es de la gran línea trasversal que ha de enlazar las dos ramas que bifurcan en Monforte, del que comienza en Palencia, y termina en Vigo y en la Coruña, trasversal de la que están ya construidos los dos trozos de Redondela á Pontevedra (19 kilómetros) y de Carril á Santiago (42 kilómetros) y pedida la concesión del de Pontevedra á Carril, 30 kilómetros, cuyo conjunto asciende á 91 kilómetros, ni puede dejar de construirse ni de ejecutarse en iguales condiciones técnicas que las de los indicados primeros tres trozos. La evidencia de este concepto, excluye toda discusión sobre el particular; por lo que nos ceñiremos á enunciar á la ligera por haber sido el punto dilucidado extensamente por esta Sociedad Económica, las ventajas que en orden al bien público lleva y hace más recomendable la dirección de Santiago á la Tieira que la de Santiago á Cambre.

En primer lugar, conviene recordar lo que ya hemos anunciado respecto de la importancia del puerto de Vigo, y de la necesidad de que el Estado dispense muy preferente atención á esa joya del atlántico.

El Estado que debió haber recibido hace poco tiempo informes técnicos respecto de lo que demanda del ramo de Guerra la defensa de dicha plaza y su grandiosa bahía, no puede eximirse de reconocer la imperiosa necesidad de dotarla de las obras necesarias en su recinto, además de los dos castillos de San Sebastián y el Castro, que hoy existen, como también de una via apropósito para conducir por tierra, con la mayor premura y en las mejores condiciones, los diferentes pertrechos que naves y fortificaciones puedan requerir de Ferrol, Trubia y Oviedo. Mas la línea propia y conveniente á este efecto es la de la Tieira, porque además de poseer mejores condiciones técnicas que la de Cambre, pues no tiene pendientes del 2 p.% ni tantas curvas de radio mínimo, esta

produce un recorrido de nueve kilómetros menos en la comunicación con Ferrol, y cincuenta y uno en la con Astúrias, como habrá de reconocerse por la demostración siguiente:

De Santiago á Ferrol por la línea de Cambre.

	Kilómetros.
De Santiago á Cambre. . .	69
De Cambre á Betanzos. . .	13
De Betanzos á Ferrol. . . .	53
Distancia total. . .	135

De Santiago á Ferrol por la línea de la Tieira.

De Santiago á la Tieira. . .	52
De la Tieira á Betanzos. . .	21
De Betanzos á Ferrol. . . .	53
Distancia total. . .	126

Diferencia de mayor recorrido entre Santiago y Ferrol por la línea de Cambre, respecto del que produce la línea de la Tieira..	9

De Santiago á la Tieira por Cambre.

De Santiago á Cambre. . .	69
De Cambre á la Tieira. . .	34
Distancia total. . .	103

De Santiago á la Tieira.

Línea directa.	52

Diferencia de mayor distancia por la primera de estas dos lineas.	51

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Concretamos al trayecto entre Santiago y la Tieira la demostración que nos proponíamos, para evidenciar que la linea de Santiago á Cambre produce 9 kilómetros y 51 de mayor recorrido que la de Santiago á la Tieira respecto á las comunicaciones entre Vigo y Ferrol y entre Vigo y Asturias, por ser común á ambas líneas tanto la parte entre Santiago y Vigo, como la de la Tieira á Asturias.

Y si no pueden ser objeto de duda los datos expuestos, por ser tomados de documentos oficiales que obran en poder de la Superioridad, no cabe la ofrezca el que la línea proyectada entre Santiago y la Tieira es más conveniente al servicio de guerra, que la á Cambre, y que debe por lo tanto ser declarada estratégica. Examinemos ahora lo que se refiere al servicio general público, de carácter civil.

Siendo Santiago centro de afluencia de todo lo que procede de una gran zona de la provincia de la Coruña, de la mayor parte de la de Pontevedra y de algo de la de Orense; y debiendo considerarse de igual modo, ya sea Baamonde, ya el punto de empalme del proyecto aprobado de Lugo á Rivadeo, para todo lo que proceda de Asturias y de la zona gallega comprendida entre el límite de esta provincia y los ferrocarriles de Lugo á la Coruña y de Betanzos á Ferrol, es indudable la conveniencia de adoptar una línea que produzca el menor recorrido posible entre los dos mentados puntos de afluencia, Santiago y Baamonde, ó Santiago y el empalme del ferrocarril á Rivadeo aprobado á fin de que tenga lugar el tráfico en las mejores condiciones ora para el sostenimiento del que existe en la actualidad, ora para el mayor desarrollo del que debe existir entre Galicia y Asturias.

Veamos, pues, lo que resulta de la comparación de estas dos líneas.

De Santiago á Baamonde por Cambre.

	Kilómetros.
De Santiago á Cambre. . .	69
De Cambre á Baamonde. .	78
Total.	147

De Santiago á Baamonde por la Tieira.

De Santiago á la Tieira. .	52
De la Tieira á Baamonde.	44
Total.	96
Exceso de recorrido entre Santiago y Baamonde por la línea de Cambre, kilómetros.	51

De Santiago al empalme de la línea aprobada á Rivadeo por Cambre.

De Santiago á Cambre. . .	69
De Cambre al empalme de la línea aprobada á Rivadeo.	100
Total.	169

De Santiago al empalme aprobado á Rivadeo por la Tieira.

De Santiago á la Tieira. .	52
De la Tieira al empalme de la línea aprobada á Rivadeo.	66
Total.	118
Exceso de rccorrido entre Santiago y el empalme de la linea aprobada á Rivadeo.	51

De las anteriores comparaciones, y de las establecidas al estudiar bajo el carácter militar ó estratégico, las mismas dos líneas, de Santiago á Cambre y de Santiago á la Tieira, se deduce que la primera produce un exceso de recorrido respecto de la segunda, en las comunicaciones de todo lo que proceda de San-

tiago y de su zona afluente, y tenga que pasar á la parte Nordeste del ferrocarril de Ponferrada á la Coruña; exceso que comienza en nueve kilómetros para todo lo que haya de verificar el cruce de esta línea en la estación de Betanzos (cual sucede para ir de este pueblo al de Puentedeume, al de Ferrol y á otros muchos), y sigue en aumento hasta la Tieira donde llega á cincuenta y un kilómetros, haciéndose desde allí constante, ya sea para todo lo que tenga que continuar por la línea general hacia Lugo, Madrid etc. ya para lo que deba cruzarla en cualquier estación; por lo que habría esos cincuenta y un kilómetros de exceso por la línea de Cambre para ir á Santa Marta de Ortigueira, á Vivero, á Foz y á Rivadeo, y por consiguiente á Asturias.

Otra cosa acontece con la comunicación de Santiago á la Coruña, cuyo caso vamos á examinar.

Santiago á la Coruña por la línea de Cambre.

	Kilómetros.
De Santiago á Cambre. . .	69
De Cambre á la Coruña. .	10
Distancia total entre Santiago y la Coruña. . .	79

Por la línea de la Tieira.

De Santiago á la Tieira. .	52
De la Tieira á la Coruña. .	44
Distancia total entre Santiago y la Coruña. . .	96
Diferencia de mayor recorrido entre Santiago y la Coruña por la línea de la Tieira, respecto del que produce la de Cambre. .	17

Infiérese de todos los resultados que preceden que de los dos proyectos estudiados para dar solución al problema de enlazar el ferrocarril de Santiago á Carril, con el de Ponferrada á la Co-

ruña por medio de otro que reuna las condiciones de utilidad y conveniencia general, necesarias para que deba comprenderse entre los que constituyen la red de los de primer orden, el que lleva la línea á la Tieira facilita la comunicación de toda la provincia de Pontevedra, de alguna parte de la de Orense, y de gran porción de la de Coruña, con otra gran porción de esta misma provincia, con la de Lugo y demás del interior, y con la de Asturias, con un recorrido de cincuenta y un kilómetros menos que el que ocasionaría el que la lleva á Cambre; y que éste á su vez favorece la comunicación entre Santiago y la Coruña, ahorrando en el recorrido diez y siete kilómetros respecto del que causaria el de la Tieira.

Ahora bien, no es de tal naturaleza el tráfico entre la Coruña y Santiago que por sí sólo supere ó iguale siquiera al que existe, y al que debe desarrollarse en todas las poblaciones de la región gallega y de la asturiana si se logra el debido acierto en la elección de la traza de la línea férrea destinada á establecer su conveniente comunicación, para que haya de reconocerse justo y equitativo sacrificar ó subordinarle siquiera tan vastas comarcas y aun otras del interior de la Nación que tengan que relacionarse más ó menos directamente con las primeras, obligándolas á todas á un exceso de recorrido de cincuenta y un kilómetros, tan solamente por evitar el de diez y siete, que es el máximo que existiría para la comunicación entre Santiago y la Coruña.

Fuera de que el interés ó el bien de los más, obliga al sacrificio de los menos, la Coruña se halla en comunicación directa con Lugo y con el interior de la Nación, por medio de una vía férrea de primera categoría, que le abre paso además, en las mejores condiciones, á la parte Nordeste del Galicia y á la provincia de Asturias, con las que habrá de comunicarse por medio de los ferrocarriles de igual categoría que se establezcan á Ferrol y á Rivadeo. Aquella ciudad está, pues, por tal concepto, perfectamente servida, como no puede estarlo ninguna población que no se encuentre en contacto directo con el tronco principal de la línea férrea del Noroeste. Las relaciones de la Coruña con las poblaciones de la parte Sur y la del Oeste de Galicia, son las que pueden motivar el recorrido del ferrocarril de Santiago á Cambre ó á la Tieira, relaciones de dos clases distintas: las *comerciales*, originadas

por las industrias que se ejercen en el país, y las producciones locales, ó por las importaciones de artículos que no se producen en el mismo y son en él necesarios; y las *oficiales*, que demandan los conceptos que concurren en la Coruña de capital que es de provincia y del distrito militar, y residencia de la Audiencia territorial de Galicia.

Pero la industria, que desgraciadamente está en Galicia poco desenvuelta, y cuyas manifestaciones más importantes la constituyen la salazón y conserva de pescados, la cria y ceba de ganados principalmente bovino, mular y de cerda y la de aves, y el curtido de pieles, todas las cuales se hallan diseminadas por el territorio gallego, utiliza de ordinario la via de mar para sus transportes al exterior y á la zona de costa, y respecto á los al interior la que más presto y fácilmente conduzca los productos al término de su destino; sin que casi nunca se experimente la necesidad de que se trasladen en la dirección de Santiago á la Coruña ó viceversa. Tampoco las producciones del pais, que consisten principalmente en cereales y vinos, marchan en esta dirección, puesto que cada centro de consumo, Santiago ó la Coruña, tiene sus afluencias marcadas, las cuales no han ni habrán menester en todo el territorio situado al Oeste y Sur del ferrocarril de Ponferrada á la Coruña, en la generalidad de los casos, la via férrea por la Tieira ni por Cambre, sino las secundarias en que mas adelante nos ocuparemos. Y si bien es cierto que los artículos llamados ultramarinos y diversas clases de géneros extranjeros continúan siendo objeto de transporte entre la Coruña y Santiago, también lo es que se ha aminorado bastante este movimiento mercantil, y que está llamado á decaer aun más por la competencia que naturalmente hacen á la Coruña los puertos de Vigo y Marin, y muy principalmente los de Villagarcía y Carril, situados á las puertas de Santiago, y habilitado el último de aduana de 1.ª clase.

En cuanto á las relaciones oficiales, si en el largo período que llevan de residencia en la Coruña los mencionados centros de gobierno, y administración, á saber el Gobierno civil, la Capitanía general de Galicia y la Audiencia territorial, ha sido posible que todos ellos hayan desempeñado, debida y satisfactoriamente, sus cargos respectivos, y que hubiesen podido acercarse á los mismos centros, desde los más remotos lugares de sus ju-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

risdicciones, todos cuantos lo han necesitado, mejor aun podrán gobernantes y gobernados, cumplir sus deberes, y ocurrir á sus necesidades contando con el nuevo auxilio del ferrocarril por la Tieira, que habrá de permitirles recorrer los 96 kilómetros de distancia que resultarían entre Santiago y la Coruña, en la mitad del tiempo, sobre poco más ó menos, que se tarda ahora en andar los sesenta y seis de la carretera que existe entre los mismos pueblos; siquiera se desperdicie la insignificante economía de media hora, que daría la vía de Cambre.

Además la división territorial actual, en los diversos órdenes de la Administración pública, empezando por la judicial, está llamada, acaso en plazo próximo, á modificarse profundamente; con lo que se alterarán las relaciones de los administrados con sus respectivos centros, y se invalidarán las razones de deleznable caracter oficial, que hoy pudieran aconsejar una via con preferencia á la otra.

Muy lejos estamos á pesar de ello, de participar del pesimismo que, quizá como grueso recurso, ha inspirado la Memoria descriptiva del proyecto del ferrocarril á Cambre (1) La Coruña tiene elementos propios y poderosos de vida, que no se hallan á merced de la traza de un ferrocarril que empalme diez y siete kilómetros más ó menos alejado de ella; y no debe pretender así monopolizar un beneficio que es justo se distribuya equitativamente entre otras muchas poblaciones que lo necesitan bastante más.

Es ya de imperiosa necesidad poner término á la precaria situación en que se encuentran principalmente las vastas regiones gallega y asturiana, á las que interesa sobre manera colocarse al nivel de los adelantos de este siglo para que no aparezcan como divorciadas de las demás de España; por lo que se hace preciso

---

(1) «El trazado de la linea trasversal de Vigo á la Coruña, es una cuestión »de vida ó muerte, para esta última población. Según empalme esta línea en »la del Noroeste, en las inmediaciones de la Coruña, ó á gran distancia, así »puede esperar de ella, su prosperidad ó su ruina. De conseguirse lo primero »la Coruña continuará creciendo en importancia política y comercial, su in»dustria y riqueza aumentarán, y su puerto será el más favorecido de la costa »cantábrica; de hacerse lo segundo, quedaría completamente aislada del resto »de Galicia, el puerto de Vigo le ganará la supremacía, y hasta llegará á perder »la capitalidad del distrito.»

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

adoptar, sin mayor demora, la única solución hoy dable sin apelar á violencias é irregularidades: la de mandar anunciar la subasta del ferrocarril á Cambre, para que en caso de resultar desierta quede definitivamente comprendida la línea de la Tieira en el plan general de los ferrocarriles principales. Y tanto más necesario es, cuanto que estando pedida en debida forma, y por consiguiente garantizada la petición con el depósito que la ley prescribe, no es justo ni conveniente mantener indefinidamente tal situación de incertidumbre, y tener privado al país, de los beneficios que debe reportar de ella una vez terminada. Además debemos hacer notar que no tendría razón de ser el trasformar en via estrecha, para incluirla en el plan de ferrocarriles secundarios, la de vía ancha proyectada á Cambre, en caso de resultar desierta la subasta de ésta, como indica el Ingeniero Jefe de la provincia de la Coruña, porque no pudiendo prescindirse de llevar á cabo la de la Tieira, por estar solicitada con todos los requisitos legales su concesión, de confirmarse por la Superioridad lo que el mentado Ingeniero propone, vendrían á resultar, subvencionadas por el Estado dos vias paralelas, una ancha y otra estrecha, destinadas á servir unos mismos intereses públicos, lo que sería antieconómico, y por todos conceptos en alto grado inconveniente é ilegal.

Cuarta línea, de Pontevedra á Marín.

La pequeña distancia que media entre Pontevedra y Marín, y que no implica así sacrificio de entidad para el Estado; y la importancia de la primera de estas dos poblaciones, como capital que es de la provincia de su nombre, y la de la segunda, como puerto de mar de gran capacidad y excelentes condiciones, inclinan nuestra opinión en el sentido de abogar por la permanencia en el plan general de ferrocarriles de primera red, de la línea de que se trata, y confirmar las razones que debió haber tenido presente la Comisión de 1867 para haberla incluido entonces en dicho plan: sin que obste en modo alguno á esta nuestra opinión, ni haya de modificarla el hecho de estar en construcción un tranvía por cuenta de una empresa particular, que lo verifica sin otro auxilio del Estado que el aprovechamiento de la carretera sobre la que va implantada la línea, la cual á pesar de contar con trac-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ción de vapor, no satisface aun las condiciones que se exigen en los ferrocarriles secundarios del plan que se proyecta, porque su ancho entre los carriles, no es de un metro como en éstos, sino de setenta y seis centímetros solamente.

Demostrada la necesidad de mantener en el plan general de ferrocarriles principales todas las líneas correspondientes á la región gallega que actualmente vienen figurando en él, y debiendo ser su complemento obligado el de ferrocarriles secundarios que se persigue, creemos conveniente exponer en resumen las líneas que componen dicho primer plan, siquiera no sea más que para recordar el estado en que éstas se hallan.

Hélas aquí:

I De Ponferrada á la Coruña: en explotación.

II De Monforte á Vigo, con los ramales de Guillarey al Rio Miño, y de Redondela á Pontevedra: también en explotación.

III De Santiago al puerto de Carril, asi mismo en explotación.

IV De Pontevedra á Carril; cuyo proyecto está estudiado y aprobado, asi como anunciada la subasta de la línea para el 28 de Febrero próximo.

V De Pontevedra á Marin: cuyo proyecto creemos que ha sido estudiado por un particular, ignorando si ha obtenido la aprobación de la Superioridad.

VI De Lugo á Rivadeo, línea que se encuentra en el mismo caso que la núm. 8.

VII De Santiago á Cambre: cuyo proyecto, estudiado por un particular, fué aprobado por la superioridad con la condición de que se saque la línea á subasta, y en caso de que resulte desierta se entienda comprendido en el plan general de los principales el siguiente:

VIII De Santiago á los montes de la Tieira, donde empalma con la línea núm. 1.º de esta relación, entre las estaciones de Curtis y Cesuras: proyecto estudiado también por otro particular, y cuya concesión ha sido solicitada por una empresa, que tiene al efecto constituido el depósito que prescribe la ley.

IX De Betanzos á Ferrol: línea que tiene proyecto aprobado por la superioridad pero que aun está por concederse.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Debiendo abarcar la tarea que nos hemos impuesto, el plan de ferrocarriles secundarios de toda la región gallega, y habiendo realizado análogo trabajo, siquiera dividido en las partes correspondientes á las cuatro provincias de la misma región, los Ingenieros Jefes de Obras públicas y las Comisiones provinciales respectivas, no era posible desconociésemos la necesidad de cimentar nuestro estudio en los de los mencionados funcionarios y corporaciones que galantes y deferentes al ruego dirigido, al efecto, nos han facilitado las convenientes copias de las propuestas por unos y otras formuladas y elevadas á la Superioridad; cuyos trabajos, por lo tanto, aunque en extracto muy sucinto, creemos deber exponer ante todo:

Propuesta correspondiente á la provincia de la Coruña.

El Ingeniero Jefe de esta provincia formula, justificándola en la correspondiente memoria descriptiva, la propuesta de las seis líneas que conceptúa necesarias en el territorio de su cargo, de la manera siguiente:

	Kilómetros.
Línea (a).—*Del litoral cantábrico.—Longitud.*	65

Esta línea comienza en el Barquero, límite de la provincia de Lugo, donde termina la núm. 1 de la propuesta del Ingeniero Jefe de la misma provincia, por lo que viene á ser su continuación, y siguiendo la dirección más conveniente, empalmará hacia Jubia en el ferrocarril general de Ferrol á Betanzos.

(b).—*Línea de Bergantiños.—Longitud.*	90

Proyéctase esta línea comenzando en el ferrocarril general de Santiago á Cambre, en las inmediaciones de Cerceda, descendiendo á Carballo, y siguiendo aproximadamente la dirección de la carretera de tercer orden de la Coruña á Finisterre, terminará en Corcubión:

(c)—*De Santiago á Muros por Negreira con un ramal á Noya desde las inmediaciones del puente de D. Alonso.—Longitud.*	Santiago á Muros	42
	Ramal á Noya. .	19

Kilómetros.

Esta línea que comenzará en Santiago, seguirá probablemente por la márgen derecha del rio Tambre hasta Negreira, donde se verificará el paso de dicho rio, para continuar á Muros. El ramal á Noya aprovechará el puente de D. Alonso para ir al punto de su destino.

(d).—*De Santiago á Monforte por Lalin.—Longitud.. . .* 25

Esta línea, que comenzará en Santiago, seguirá próximamente la dirección de la carretera de 2.º orden de Santiago á Orense, y terminará en el Puente Ulla, límite de la provincia de Pontevedra, aprovechando la obra de fábrica que cruza dicho rio.

(e).—*De Santiago á Rivadeo por Lugo.—Longitud.. . .* 70

Esta línea, que comenzará en Santiago seguirá hacia Arzúa, aproximándose lo posible á esta población, y terminará en el límite de la provincia de Lugo, entre la aldeas de Brañas y Codesoso, desfiladero de las Pias, desde donde deberá continuar á Lugo.

(f).—*De Ferrol á Villafranca del Vierzo.—Longitud. . .* 42

Esta línea comenzará hacia la desembocadura del rio Linares en el de Jubia, donde empalmará con la línea (a), y seguirá hasta el confin de la provincia de Lugo, penetrando en ella por el punto en que lo verifica la carretera de primer orden de Puente de Rábade al Ferrol.

El autor de la propuesta precedente, partiendo del supuesto de que se realicen las dos líneas de ferrocarriles principales, de Santiago á Cambre y de Betanzos á Ferrol, proyecta el empalme de la (a) de su propuesta, con la general ó de via ancha en Jubia, y el de la (b) con la otra de la misma categoria, en las inmediaciones de Cerceda; pero llama la atención de la Superioridad en la previsión de que quedando desiertas las subastas de las dos mentadas líneas principales, pudiera ser solución, la de reducirlas á la categoria de ferrocarriles secundarios.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La Comisión provincial de la Coruña, enterada de la propuesta del Ingeniero Jefe, cree convenientes y admite todas las líneas de que queda hecho mérito, con una modificación empero en las (a) y (b), consistente en llevar la primera hasta Ferrol, y la segunda hasta la Coruña, en vez de empalmarlas en Jubia y en Cerceda en los respectivos ferrocarriles de via ancha de Ferrol á Betanzos, y de Santiago á Cambre. Además dicha corporación desea y propone una séptima línea por la costa, entre Corcubión y Muros.

Propuesta correspondiente á la provincia de Pontevedra.

El Ingeniero Jefe de esta provincia propone, debidamente razonadas, las ocho líneas siguientes.

Kilómetros.

N. 1—*De Vigo á Bayona.Lo—ngitud.* 25

Esta línea sigue próximamente la dirección de la carretera existente entre los mencionados extremos, de la que podrá ocupar alguna pequeña parte.

N. 2.—*Del Porriño á Mondariz.—Longitud.* 22

Esta línea comenzará en el Porriño, en la estación del ferrocarril de via ancha de Orense á Vigo, pasará por Puenteareas, y terminará en Mondariz, donde existe un establecimiento de aguas minerales muy concurrido.

N. 3.—*De Pontevedra á Carril, por Sanjenjo, Cambados y Villagarcía.—Longitud..* 40

Esta línea seguirá próximamente la dirección de las carreteras de Pontevedra al Grove, y de Gondar á Villagarcía, de la última de las cuales podría ocupar alguna parte.

N. 4.—*De Monforte á Santiago por Lalin y Silleda.—Longitud.* 60

Esta línea comenzará en el confin de la provincia de Lugo, y seguirá por Lalin, Silleda y Oca para terminar en el puente sobre el rio Ulla, límite de las provincias de

Kilómetros.

Pontevedra y la Coruña, donde empalmaría con la línea núm. 4 (d) del proyecto del Ingeniero Jefe de esta última provincia.

N. 5.—*De Caldas á Oca.—Longitud.*. 40

Esta línea comenzará en Caldas, seguirá por los baños de Cuntis y por la Estrada, ó lo más próximo que sea posible á estos pueblos, y terminará en Oca, en el ferrocarril económico número 4 de esta propuesta.

N. 6.—*De Tuy á la Guardia.—Longitud.* 28

Esta línea seguirá la dirección de la carretera de Redondela á la Guardia, de la que podrá ocupar gran parte.

N. 7.—*De Marín á Cangas.—Longitud.*. 22

Esta línea comienza en Marín por hallarse en construcción un tranvía á vapor de Pontevedra á Marín, y seguirá próximamente la dirección de la carretera ordinaria que existe entre dichos extremos.

N. 8.—*De Rivadavia á Silleda por Carballino.—Longitud* 30

Esta línea comenzará en Silleda en la número 4 de esta propuesta, y terminará en el confin de la provincia de Orense.

La Comisión provincial, después de examinar la precedente propuesta, ha creido conveniente separarse de ella, y presentar la suya, subordinada solamente á la idea de poner en relación los pueblos cabeza de partido judicial con la capital de la provincia, y facilitar el movimiento de viajeros á los diferentes balnearios de la misma.

Al efecto, considera dividida esta en dos secciones que denomina, del Norte la una, y del Sur la otra, asignando á cada cual cinco líneas, según á continuación se expresa:

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

		Kilómetros.
	Sección del Norte.	
1.ª	De Cambados á Caldas. Longitud..	18
2.ª	De Caldas á la Estrada, pasando por el balneario de Cuntis. Longitud. .	18
3.ª	De la Estrada á Silleda, pasando por el Fojo y Oca en el valle del Ulla. Longitud.	26
4.ª	De Silleda á Lalin. Longitud.	14
5.ª	De Lalín al límite de la provincia. Longitud. . .	.18
	Total kilómetros. . . .	94
	Sección del Sur.	
1.ª	Del Porriño á los balnearios de Mondariz y Sabajanes, por Puenteareas. Longitud.. . . .	28
2.ª	De Pontevedra á Puentecaldelas.	16
3.ª	De Puentecaldelas al límite de la provincia en el valle de Avión.. . . .	16
4.ª	De Vigo á Bayona. . .	25
5.ª	De la Cañiza á la estación de Creciente.	11
	Total kilómetros. . . .	96

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Comparadas la propuesta del Ingeniero Jefe y de la Comisión provincial, resulta: que las cuatro líneas números 2, 3, 4 y 5 de la sección del Norte, en la propuesta de la Comisión provincial son las mismas que el Ingeniero Jefe propone con los números 4 y 5; que la número 1.º y la número 4 de la Sección del Sur, de la propuesta de la Comisión provincial, son las mismas que propone el Ingeniero Jefe con los número 2 y número 1; que la número 1 de la sección del Norte, y las 2, 3 y 5, de la sección Sur en la propuesta de la Comisión provincial, son líneas que la Comisión introduce, y que no constan en la propuesta del Jefe; y que las núm. 3, 6, 7 y 8 de la propuesta del referido Jefe, las suprime la Comisión provincial, por considerarlas innecesarias.

Propuesta correspondiente á la provincia de Orense.

El Ingeniero Jefe de la provincia de Orense, propone las tres líneas siguientes:

Kilómetros.

N. 1.—*De Orense á la frontera de Portugal por Verín. Longitud.* 85

Esta línea partirá de la estación correspondiente del ferrocarril de via ancha de Monforte á Vigo, y prescindirá de la carretera de primer orden de Villacastrín á Vigo, que corre entre Verin y Orense, para seguir un trazado que se aproxime al orígen de los valles del Arnoya y del Tamega, pasando por Laza ó sus proximidades, é interesando á una más extensa zona de montaña.

N. 2.—*De Rivadavia á Santiago por Carballino y valle de Trasdeza.—Longitud.* 40

Esta línea comenzará en Rivadavia en la estación del ferrocarril de Monforte á Vigo, y seguirá por una de las márgenes del rio Avia hasta cerca de Carballino, de donde continuará hasta el límite de la provincia de Pontevedra en el punto denominado *Hermida do medio* ó *Fojo del Cabrito*, según mejor convenga para el trazado de la provincia de Pontevedra.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Kilómetros.

N. 3.—*De San Clodio, provincia de Lugo, y estación del ferrocarril de Palencia á la Coruña, á Ginzo de Limia por Castro Caldelas.—Longitud.* 60

Comenzará en el confín de la provincia de Lugo, á corta distancia del pueblo de Tronceda, cruzará muy cerca del pueblo de Castro Caldelas la carretera de segundo orden, construida de Ponferrada á Orense, y seguirá hasta Ginzo de Limia.

La Comisión provincial acepta todas las líneas de la precedente propuesta, y adiciona otra que hace partir de la estación de Orense en el ferrocarril de Monforte á Vigo, y cruzar por los fértiles valles de Barbadanes y Arnoya, tocando en las cabezas de los partidos de Celanova y Bande, centros de comarcas productoras, para terminar en la frontera Portuguesa, en el punto más conveniente para el enlace con los ferrocarriles de esta Nación.

Propuesta correspondiente á la provincia de Lugo.

Ocho son las líneas que propone el Ingeniero Jefe para el servicio de la provincia de su cargo, á saber:

Kilómetros.

N. 1.—*Litoral—Rivadeo—Barquero.—Longitud.*. 85

Esta línea comienza en Rivadeo límite de las provincias de Lugo y Asturias, sigue por la costa, pasando por Foz y Vivero, y termina en el Barquero, límite de las provincias de Lugo y la Coruña.

N. 2.—*Rivadeo—Carril.* . . . . . (Rivadeo.—Lugo. Longitud. 89
(Lugo.—Pambre. Longitud. 53

Esta línea comienza como la anterior en Rivadeo, dirígese lo más directamente posible á Lugo, desde donde continúa á Pambre, límites de las provincias de Lugo y la Coruña, conceptuando que desde allí haya de seguir por la

Kilómetros.

margen derecha del rio Ulla, hasta Padrón, y luego por el ferrocarril de via ancha hasta Carril. (1)

N. 3.—*Villafranca—Ferrol—Piedrafita línea de la Coruña.—Longitud.* 142

Esta línea comienza en el confín de la provincia de León, sigue próximamente el curso de la carretera actual hasta Cerezal, desde donde continúa á mucha distancia de ella por Cadavo y Villalba, en cuyo punto toma y sigue el curso de la carretera de Rábade á Ferrol hasta el confín de la provincia de la Coruña.

N. 4.—*Cuenca del Navia—Puente Ibias.—Longitud.* . . . 51

Esta línea que comienza en el confin de la provincia de Oviedo enfrente de Grandas de Salime, sigue el curso del rio Navia hasta empalmar con la línea anterior enfrente de Becerreá.

N. 5.—*De la provincia de Orense—Rivadavia—Carril—Barca de Torbeo á Pambre.—Longitud.* 87

Esta línea comenzará en el confin de la provincia de Orense, siguiendo á Monforte, y desde aquí á Pambre, confin de la provincia de la Coruña, pasando próxima á Chantada.

N. 6.—*Cerezal—Foz.* . . . . . { Cerezal—Sasdonigas Long. . 100 / Sasdonigas.—Foz. Long. . . 38

Esta línea comienza en Cerezal en la núm. 3, y sigue lo más directamente posible á Lugo, desde donde continúa segun la dirección de la carretera ordinaria por Villalba y Mondoñedo á Foz.

---

(1) El Ingeniero Jefe manifiesta que esta línea, en su primera sección comprendida entre Rivadeo y Lugo, tiene su fundamento en la idea de suprimir el ferrocarril de via ancha proyectado entre estos dos puntos, é incluido en el plan general, considerando dicha supresión conveniente, en consideración al largo tiempo transcurrido desde que ha sido proyectada hasta ahora, sin que hubiese empresa que solicitase su concesión.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Kilómetros.

N. 7.—*Cabreiros—Vivero.—Longitud.* 50

Esta línea sigue la dirección de una carretera ordinaria que existe entre los referidos extremos.

N. 8—*Bóveda—Incio.—Longitud.* 21

Esta línea que comienza en la estación de Bóveda, del ferrocarril de Ponferrada á la Coruña, tiene por objeto facilitar acceso á las aguas minerales que existen en Incio, donde termina.

La Comisión provincial de Lugo, que ha examinado la propuesta del Ingeniero Jefe, trás de someterla á informe del Director de las obras provinciales, nada absolutamente ha creido deber objetar en contra suya, adhiriéndose antes bien á la misma y reconociendo con gran satisfacción, el relevante mérito de este por cierto luminoso trabajo.

El orden con que debe procederse en trabajos de la índole del que nos ocupa requiere la confección de un plano ó mapa de Galicia en que aparezcan: todas las líneas de carreteras ordinarias así del Estado como provinciales, construidas y en construcción; las de los ferrocarriles principales ó de via ancha del plan general vigente; las de ferrocarriles secundarios que proponen los Ingenieros Jefes de las cuatro provincias gallegas; las que para las mismas vías de comunicación proyectan las respectivas Comisiones provinciales; y las de la propia clase que la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago cree en definitiva que deben constituir el plan general de las necesarias á este región. Y tal conjunto es lo que hemos procurado representar en el mapa que acompaña á esta memoria.

Trasladadas al indicado plano las líneas propuestas para ferrocarriles secundarios por los cuatro Ingenieros Jefes, obsérvase que á pesar de las relaciones que debieron mediar entre ellos, para ponerse de acuerdo sobre los puntos de paso de las vias que necesitan cruzar de una á otra provincia, dos de las que afluyen á la de Lugo, la (e) de la de la Coruña y la número 4 de la de Pontevedra, no pasan del límite de la primera, porque al

Ingeniero Jefe de la misma hubo de parecer le más conveniente que las dos líneas números 2 y 5 de su propuesta, que eran las que podian enlazarse con aquéllas, se dirigiesen ambas á un mismo punto, Pambre, del confin de su provincia con el de la de Coruña, para continuar luego en una sola, por una de las márgenes del rio Ulla hasta Padrón.

Respecto de las demás líneas que interesan á más de una provincia, es á saber: la número 1 de la propuesta de Lugo y la número 1 de la de la Coruña; la número 4 de la de la Coruña y la número 4 de la de Pontevedra, y la número 5 de la de Lugo con la número 3 de la de Orense, como hubo entre los respectivos Ingenieros completa conformidad, empalman debidamente.

En cuanto á la línea número 4 de la de la provincia de Lugo, que debe internarse en la de Oviedo y la número 3 también de Lugo, que debe pasar á la de León, existe igualmente perfecto acuerdo entre el Ingeniero de la una y los de las otras por lo que no ocurre duda alguna sobre el particular.

Otras dos líneas hay, la núm. 1 de la propuesta de Orense, y la que la respectiva Comisión provincial desea adicionar, las cuales deben internarse en el vecino reino, y ser por lo tanto en su dia objeto de acuerdo entre los dos Gobiernos Español y Portugués.

Del desacuerdo que existe entre las propuestas de los Ingenieros Jefes de las provincias y las respectivas comisiones provinciales, trataremos al emitir nuestra opinión sobre cada una de las líneas que quedan especificadas; pero para llegar á este punto tenemos que fijar previamente, las bases, condiciones, ó principios á que deben satisfacer las líneas que hayan de componer el plan de ferrocarriles secundarios.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Bases que se establecen para la determinación y distribución de las líneas de ferrocarriles secundarios de la región gallega.

De perfecta conformidad con los Ingenieros Jefes que en este particular se han ocupado, á saber los de la Coruña y Lugo, ambos acordes entre si (1), fijamos las condiciones en cuya cumplida satisfacción habrá de inspirarse nuestra propuesta, de la manera siguiente:

1.ª Establecer la debida comunicación entre las zonas productoras y las de consumo, y de las unas y las otras con el mar y con las líneas de la red principal de ferrocarriles.

2.ª Poner en comunicación con las capitales de las provincias, las respectivas de los partidos judiciales.

---

(1) *Bases establecidas por el Ingeniero Jefe de la Coruña, para la distribución de las líneas de ferrocarriles secundarios, de su propuesta.*

1.ª Poner en comunicación con la Capital de la provincia las de los partidos judiciales.

2.ª Facilitar las comunicaciones con Santiago, como Sede Episcopal, Centro Superior de enseñanza y Audiencia de lo criminal; y con Ferrol como centro militar, importantísimo de construcción naval, y capital de departamento marítimo.

3.ª Poner en comunicación las zonas productoras, con las de consumo.

4.ª Enlazar la red de la provincia de la Coruña con la de las provincias limitrofes, Lugo y Pontevedra.

Bases establecidas por el Ingeniero Jefe de Lugo, para la distribución de las líneas de ferrocarriles secundarios de su propuesta.

1.ª Comunicar las regiones productoras y consumidoras con el mar, y con la primera red de ferrocarriles.

2.ª Poner en comunicación por vía férrea, los once partidos judiciales de Lugo.

3.ª Enlazar convenientemente esta provincia con las demás.

Del examen atento de las mentadas bases no puede menos de deducirse la más completa uniformidad de criterios en ambos funcionarios, pues vese que la primera y la cuarta del de la Coruña, son perfectamente idénticas, respectivamente, á las 2.ª y 3.ª del de Lugo; y la tercera de aquél, igual también en su esencia á la primera de éste; sin que se pueda decir que entrañe la más leve diferencia el existir la condición segunda en las del Ingeniero de la Coruña, sin equivalente al parecer en las del de Lugo, porque sin duda este ha querido comprender en su condición primera el objeto del enunciado de la referida condición segunda de aquél, lo que en nuestro concepto se demuestra observando el recuerdo que hace de Ferrol, al distribuir las líneas de su plan.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

3.ª Facilitar las comunicaciones de las diferentes provincias con la ciudad de Santiago, como Sede Arzobispal, con Basilica de grandes privilegios, centro superior de enseñanza con Universidad en que pueden cursarse las carreras de Derecho, Notariado, Medicina y Farmacia, Escuela de Veterinaria y otras, y asiento de un manicomio de que se utiliza toda Galicia: y con Ferrol, como capital del departamento marítimo con grandioso arsenal para toda clase de construcciones navales, y centro militar importantísimo.

4.ª Enlazar convenientemente la región gallega con la asturiana, con la castellana y con Portugal.

Otra consideración hay todavía que creemos necesario meditar.

El plan de ferrocarriles secundarios que se trata de formular ¿ha de ser de tal naturaleza y de tal extensión que las líneas que lo constituyan basten por sí solas para llevar lo que haya de circular por los ferrocarriles de primer órden, á todas las localidades, á todos los pueblos, á todos los puntos de la nación por alejados y extraviados que se encuentren de dichas vias principales?

Seguramente que no se pretende eso, y que todavia habrá de reconocerse necesario la formación de otro plan de vias de tercero, y aun de cuarto orden, que sirva de complemento al que ahora se proyecta; pues es evidente que el de carreteras ordinarias, asi del Estado como provinciales, hoy vigente, tiene que sufrir una reforma muy radical.

Por eso hubiera sido mejor acometer, desde luego, la confección de un plan general de comunicaciones que abarcase las diferentes clases y órdenes de vías más convenientes al servicio de la nación; y entonces, tal vez resultara manifiesta la necesidad de establecer tres órdenes de ferrocarriles, en la clase de secundarios, dos de ellos con tracción de vapor, y diferenciándose solamente en la latitud de la via y en los límites de las pendientes y de las curvas, y el tercero con tracción animal, que constituiría el verdadero tranvía, primer paso de la carrretera ordinaria al ferrocarril de vía ancha, y pudiendo establecerse desde luego sobre las carreteras existentes, merecedoras de esta reforma. En este plan habrian de aparecer, asi bien todas las lineas de las carreteras ordinarias que el Estado y las provincias debiesen ejecutar y sostener;

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

y una vez organizadas convenientemente las diversas partes de que hubiera de componerse, el conjunto resultante sería un auxiliar poderosisimo, de que el Estado, las provincias, y el público en general, se valdrian incesantemente para basar en él los cálculos que requiere el desarrollo de los innumerables proyectos reclamados por los diversos órdenes de la vida social, ya sea en la esfera de la Administración pública, ya en la particular.

No obstante esta nuestra opinión, en justa obediencia á las disposiciones de la Superioridad, habremos de ceñirnos á lo por ellas preceptuado; y en este sentido procederemos al señalamiento de las lineas que estimamos más convenientes, para el mejor servicio nacional y regional, advirtiendo, empero, que los trazados que indicamos no son para conceptuarse como direcciones precisas é invariables en toda la extensión del trayecto demarcado (pues comprendemos la imposibilidad de verificarlo con el debido acierto, sin practicar estudios técnicos sobre el terreno), sino para señalar los puntos extremos y los principales de los intermedios que deben servir las líneas que proponemos.

Sentadas las precedentes premisas determinemos las zonas principales de producción y de consumo en Galicia, y los puntos que deben conceptuarse como centros de afluencia y depósito de los productos de cada una, asi como los puertos y las estaciones de ferrocarriles de la primera red, por donde conviene verificar el mayor tráfico y movimiento tanto de mercancías como de viajeros; y sin que digamos aqui nada respecto de lo que es objeto de las bases 2.ª, 3.ª y 4.ª, por deducirse desde luego con la simple inspección de nuestro plano.

Zonas productoras en Galicia.

1.ª Todo el litoral de la región, por recojerse en él infinidad de pescados y mariscos de muy variadas clases y excelente calidad, y por contener muchas fábricas de salazón y de conservas diseminadas en toda la extensión del mismo, siendo los puntos principales de depósito y afluencia del mencionado artículo: Rivadeo; Foz; Vivero; Ortigueira; Ferrol; Coruña; Laje; Camariñas; Corcubión; Muros; Noya; Santa Eugenia; Puebla; Rianjo; Carril; Villagarcia; Cambados; Grove; Sanjenjo; Pontevedra; Marín; Cangas; Vigo; Bayona; La Guardia y Tuy.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

2.ª El valle de Bergantiños, del que es centro la villa de Carballo.

3.ª El de Vimianzo, del que lo es la villa del mismo nombre.

4.ª El de Jallas, cuyo centro es Santa Comba.

5.ª El de Dubra, para el que debe considerarse que lo es Bembibre.

6.ª El de las Mariñas, con su centro en la ciudad de Betanzos.

7.ª El de Lorenzana, para el que debe considerarse como centro la ciudad de Mondoñedo.

8.ª El de Illana, para el que debe serlo el puente de Otero.

9.ª El de la Mahía, con su centro en los Angeles.

10. El de Bea, con el suyo en el puente del mismo nombre.

11. El de Tabeirós, su centro en la Estrada.

12. El de la Ulla, cuyos centros de afluencia son el puente del mismo nombre y la barca de Sarandón.

13. El de Moraña, para el que lo es Caldas de Reyes.

14. El de Salnés, cuyos puntos principales de depósito y afluencia son Cambados, Villagarcía y Caldas de Reyes.

15. El de Trasdeza, cuyo centro es Silleda.

16. El de Deza, para el que lo es Lalín.

17. El de Camba, su centro en Rodeiro.

18. El de Ulloa, para el que es centro el punto en que se celebra la muy nombrada feria de Monterroso, Esporís ó Sieteiglesias.

19. El de la Peroja, para el que lo es la estación de Barra do Miño en el ferrocarril de Monforte á Orense.

20. El de Sarria, del que es centro la villa de este nombre.

21. El de Lemus, con su centro en Monforte.

22. El de Quiroga, con el suyo en la villa del mismo nombre.

23. El de Valdeorras, su centro la villa del Barco.

24. El de Avión, el suyo en el pueblo del mismo nombre.

25. El del Avia, para el que deben considerarse puntos de depósito y afluencia, Rivadavia y Leiro.

26 El de Fragoso, cuyo centro es Vigo.

27. El de Salvatierra, para el que son puntos de afluencia Puenteareas y Salvatierra.

28. El de Miñor su centro Ramallosa.

29 El del Rosal, el suyo en la Guardia.

30. El de Ráveda, para el que lo es el pueblo de este nombre.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

31. El de Limia, su centro Ginzo.
32. El de Salas que lo tiene en Calvos de Randín.
33. El de Monterrey, con su centro en Verín.

Las producciones principales de los expresados valles, consisten en cereales de las tres clases: trigo, centeno y maiz; patatas, nabos, cebollas, habas, hortalizas de innumerables clases, frutas de infinitas variedades, vinos y yerbas para crias y pasto de ganados; cuyos productos se reparten por toda Galicia, á beneficio de innumerables mercados semanales y de mas de 400 ferias que se celebran en distintos puntos de la región, unas mensualmente, otras quincenalmente, y algunas anualmente; siendo tambien en diferentes ocasiones objeto de extracción, ya para distintos puntos de la Península, ya para las Antillas, ya para el extranjero, principalmente el maiz, las patatas, las cebollas, las habas, las castañas, y los vinos.

Por último es asímismo producción general de Galicia, distribuida por toda la región, la cria y ceba de ganados, bovino, caballar, mular y de cerda; y las de aves, principalmente gallinaceas, y de esta clase, las gallinas, los capones cebados, y los pavos comunes: cuyas clases son también extraídas del país para diferentes localidades de España, especialmente las gallinas y el ganado mular, que son llevados en considerable cantidad para las Castillas; los huevos para distintos puntos y sobre todo para Andalucía y para Inglaterra, á cuya nación se exporta igualmente gran número de bueyes cebados.

Centros de consumo en Galicia.

Debemos reconocer como centros de consumo, muchos de los que son también productores, cuales las localidades en que tienen lugar los mercados y las ferias; y además todas las poblaciones de alguna importancia, las estaciones de los ferrocarriles principales, y los puertos de mar por donde debe darse salida á las producciones de cada localidad: cuyos puntos dejaremos de especificar, para hacerlo cuando tratemos de justificar las direcciones que señalemos á las lineas de nuestra propuesta, evitando repetir muchas veces unos mismos nombres.

Examinemos ahora la manera como las propuestas de los

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Ingenieros Jefes y de las Comisiones provinciales satisfacen las mencionadas prescripciones.

Provincia de Lugo.

De los puntos señalados como centros productores en la relación precedente, corresponden á esta provincia, en el litoral: Rivadeo, Foz, y Vivero; y en el interior, Mondoñedo, Puente de Otero, Sarria, Monforte y Quiroga.

La línea denominada *número 1, del litoral*, entre Rivadeo y el Barquero, pueblos limítrofes respectivamente con las provincias de Oviedo y de la Coruña, línea con que encabeza su plan de ferrocarriles secundarios el Ingeniero Jefe de esta provincia, bien hubiera convenido fuese de vía ancha, si la abundancia de recursos permitiera al Estado el sacrificio consiguiente á construir y sostener un ferrocarril de dicha clase, que recorriese toda la Península; pero reconociendo, la imposibilidad de esto, por falta de tales medios, y que el servicio nacional estratégico puede satisfacerse muy bien, en la parte correspondiente á la región Gallega, con las líneas del plan general de las de la primera red, no podemos menos de reconocer muy conveniente y por lo mismo aceptable su propuesta, pues sirve, todo lo directamente que es posible, á los tres mentados centros de afluencia: Rivadeo, Foz y Vivero.

La línea *número 2, de Rivadeo á Carril* cuya parte correspondiente á la provincia de Lugo divide el Ingeniero Jefe en dos secciones, la una de Rivadeo á Lugo y la otra de Lugo á Pambre, como que dicho Ingeniero parte del supuesto de la supresión del ferrocarril de via ancha de Lugo á Rivadeo, y nosotros creemos haber demostrado la necesidad de que se mantenga en el plan de los de su clase, y de que se construya con tal carácter cualesquiera que sean los sacrificios que exija del Estado, constantes en esta opinión vémonos obligados á reconocer innecesaria semejante línea en su primera parte, puesto que debiendo correr paralelamente y á muy corta distancia de la de vía ancha, nunca podría servir más localidades que las ya servidas por ésta.

La segunda parte de la misma línea número 2, de Lugo á Pambre, también la conceptuamos innecesaria, porque si su desti-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

no es la comunicación de Lugo con el valle del Ulla y con la ria de Arosa, como habrán de comunicarse la una y el otro con Santiago, y esta población con Lugo por las vías anchas de Lugo á la Tieira y de la Tieira á Santiago, vendrían á resultar dos líneas para satisfacer un mismo servicio, lo que sería á todas luces antieconómico.

La línea titulada *número 3, de Villafranca á Ferrol,* podrá parecer conveniente por el acortamiento de 85 kilómetros que, según el Ingeniero Jefe de Lugo, resultarían por ella entre dichos extremos, respecto del que producen las líneas de vía ancha que también unen éstos; pero considerando que las relaciones entre los mismos puntos, de carácter puramente civil, nunca pueden ser de tal entidad que hagan indispensable abreviar dos ó tres horas, á lo sumo, el tiempo que se tarde en el recorrido del mencionado exceso; y que las necesidades militares ó estratégicas tampoco podría satisfacerlas cumplidamente la vía estrecha, tenemos que conceptuar innecesaria la repetida línea número 3 por existir otra comunicación de vía ancha entre Ferrol y Villafranca, con más una carretera ordinaria del Estado entre Villafranca y Becerreá.

Sin embargo, hay una extensa zona de territorio entre Villalba y Ferrol, de terreno feraz y bastante población, que no quedaría debidamente servida con la carretera ordinaria que la atraviesa; por lo que no dejamos de estimar conveniente conservar de la línea que el Ingeniero Jefe propone con el número 3, la parte comprendida entre Villalba y Ferrol.

La línea *número 4, de la cuenca del Navia,* la juzgamos muy conveniente porque abre una comunicación más con Asturias, que contribuirá muy poderosamente á fomentar las relaciones que deben existir entre las dos comarcas hermanas; pero esta vía, para que resulte lo más satisfactoria posible á todos, debería, si bien comenzar en Navia y seguir la cuenca del rio de este nombre, remontarse algo y penetrar en Galicia de modo que pudiera tocar ó aproximarse á Fonsagrada cuanto fuese dable, y continuar en condiciones de hacer lo mismo con Becerreá, para proseguir luego á enlazar con el ferrocarril de vía ancha en la estación de Sarria ó de Puebla de San Julián.

La *línea número 5, de la barca de Torbeo á Pambre por Mon-*

forte es reconocidamente de gran conveniencia para el país, bajo la consideración de establecerse por su medio la comunicación más directa posible entre Santiago y Monforte, á través de comarcas de las más productoras de Galicia, como son los valles del Ulla, Trasdeza, Deza y la Ulloa; pero para que el beneficio sea más completo, creemos que la dirección de la línea que el Ingeniero Jefe de Lugo propone, debiera desde Monforte procurar á todo trance buscar á Chantada y á Lalín, de donde continuaría por Silleda y Puente Ulla á Santiago. Cierto es que la Sierra del Farol, que habría necesidad de atravesar, acaso por su mayor altura podrá ofrecer dificultades al fácil desarrollo de la línea, y que no dejaría también de ser una ventaja atendible el que esta tocase en Monterroso, donde se celebra una de las ferias más concurridas; empero como asimismo creemos que ni las dificultades han de ser de tal naturaleza que se hagan insuperables al poder de la ciencia, aun sin apelar á medios que hubiesen de ser inaceptables tratándose de un ferrocarril económico, ni que la enunciada ventaja deje de poder realizarse de algún otro modo, aunque indirecto, suficiente, puesto que las ferias se celebran sólo una vez al mes, mientras que el tráfico, que es lo que determina ó no la conveniencia de semejante línea, ha de ser el cotidiano, tenemos que recomendar el cambio de dirección de esta línea, y denominarla por lo tanto de Monforte á Santiago por Chantada, Lalín, Silleda y la Ulla.

La línea *número 6, de Cerezal á Foz, por Lugo, Villalba y Mondoñedo,* debemos considerarla dividida en tres secciones, la primera de Cerezal á Lugo; la segunda de Lugo á Villalba; y la tercera de Villalba á Foz por Mondoñedo.

Respecto de la primera, dada la dirección que hemos recomendado para la línea número 4, que desde Becerreá habrá de seguir hasta la Puebla de San Julián, ó hasta Sarria, resulta evidente ser innecesaria á pesar de su menor recorrido en relación al que produce la número 4 combinada con la vía ancha.

Las otras dos secciones de la línea número 6 las conceptuamos altamente convenientes, aunque no con la dirección señalada para la segunda. Esta dirección favorece indudablemente la comunicación entre Lugo y Villalba, y por consiguiente la de Lugo con todas las demás poblaciones que sigan á Villalba; pero convie-

ne tener en cuenta que se trata de una línea de interés general público, y por consiguiente que debe satisfacer el mayor número posible de necesidades. La Coruña, Betanzos y todas las poblaciones situadas al Sudoeste del ferrocarril de via ancha de Lugo á la Coruña, necesitan también de comunicación con la zona á cuyo servicio se destina la línea número 6, en sus secciones segunda y tercera.

De partir esta línea de Lugo, y seguir directamente á Villalba, como propone el Ingeniero Jefe de Lugo, el inmenso tráfico de la mayor parte de la provincia de la Coruña, de toda la de Pontevedra y algo de la de Orense, con Villalba, Vivero, Mondoñedo, Foz y Asturias, tendría un exceso de recorrido de más de cincuenta kilómetros, sobre el que le proporcionaría el arranque de la misma línea en la estación de Baamonde del ferrocarril de via ancha; el cual arranque nunca habría de ocasionar á lo que procediese de Lugo un exceso de distancia mayor de doce kilómetros, respecto de la que causa la línea directa: sacrificio por lo tanto indispensable, para evitar otro de cuadruple importancia á un número inmensamente mayor de perjudicados. Por eso insistimos en la necesidad de que la línea núm. 6 empalme con el ferrocarril de la primera red en la estación de Baamonde, para seguir desde allí á Villalba.

En cuanto á la tercera sección de la misma línea, nada tenemos que objetar, confirmando la conveniencia de la dirección que propone el Ingeniero Jefe de Lugo: con lo que la totalidad de la línea número 6, según nuestro criterio, vendría á resultar de Baamonde á Foz pasando por Villalba y Mondoñedo.

La línea *número 7, de Cabreiros á Vivero* la estimamos de gran utilidad ó aun de necesidad, por la comunicación que establece con un puerto importante de la provincia de Lugo, donde la pesca y las fábricas de salazón pueden facilitar buen rendimiento á la línea; pero creemos ventajoso que su arranque se verifique, y suponemos no ofreceria inconvenientes graves, en Villalba, porque debiendo tener lugar la corriente de dicho tráfico hacia Lugo con preferencia á cualquier otro lado, habrá de obtenerse de este modo algún ahorro en la distancia entre Lugo y Vivero.

La línea *número 8, de la estación de Bóveda al Incio* no

dejamos de conceptuarla conveniente en consideración al beneficio general que pueden proporcionar las notables aguas medicinales que brotan en el segundo de dichos puntos, y que tal vez por carencia de buena comunicación, no son tan frecuentadas como merecen; por lo que, y atendido el pequeño sacrificio á que semejante línea obligaría al Estado, opinamos que debe formar parte del plan de que se trata.

Provincia de la Coruña.

De los puntos señalados como centros productores y de afluencia y depósito de productos corresponden á esta provincia, en el litoral: Ortigueira, Ferrol, Coruña, Laje, Camariñas, Corcubión, Muros, Noya, Santa Eugenia, Puebla y Rianjo, y en el interior Carballo, Vimianzo, Santa Comba, Bembibre, Betanzos, Los Ángeles y Puente Bea, y debemos añadir Laiño y otros pueblos inmediatos á éste, situados todos en la márgen derecha del rio Ulla, entre Padrón y Rianjo, puesto que en ellos tiene lugar, de una manera bastante especial, la ceba de bueyes destinados al embarque para el extranjero.

Seis lineas propone el Ingeniero Jefe de esta provincia, para el servicio público de la misma.

La primera denominada (a), *línea del litoral Cantábrico*, viene á ser continuación de la que con igual nombre propone el Ingeniero Jefe de Lugo, entre Rivadeo y el Barquero. Comienza en este último punto, toca ó se aproxima á Santa Marta de Ortigueira, y sigue con la dirección más conveniente á empalmar hácia Jubia en el ferrocarril general de Betanzos á Ferrol.

Esta línea es también á nuestro entender necesaria, no sólo por el servicio de la costa, que con ella se satisface, sino por el trayecto que recorre, extraordinariamente feraz y bastante poblado: la aceptamos por lo tanto, con la adición que respecto de la misma la Comisión provincial de la Coruña propone, consistente en que en vez de empalmarla hácia Jubia en el ferrocarril principal de Betanzos á Ferrol, continúe independiente hasta este último punto; pues es indudable el mayor beneficio que de tal modo habrá de resultar al público, evitándole el trasbordo consiguiente en Jubia, para un trayecto desde allí de solos cinco ó seis kilómetros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La segunda línea denominada (b), *de Bergantiños* debe considerarse también como del litoral. Arranca del ferrocarril de via ancha en proyecto, de Santiago á Cambre, en las inmediaciones de Cerceda, desciende á Carballo, y siguiendo próximamente la dirección de la carretera de tercer orden de la Coruña á Finisterre, termina en Corcubión.

Esta línea llena igualmente un servicio de alta importancia, como el de la costa, donde se encuentran tres de los puntos que hemos designado, Laje, Camariñas y Corcubión y el de los valles de Vimianzo y Bergantiños tocando á Carballo y Vimianzo, pueblos señalados asi bien como centros de afluencia en dichos valles; siendo á la vez sumamente poblado el trayecto que recorre, principalmente desde Carballo á Corcubión.

La Comisión provincial, aceptando la dirección general de esta línea, propone, sin embargo, una modificación consistente en que arranque directamente de la Coruña, en vez de hacerlo en Cerceda, con cuya modificación estamos completamente conformes, tanto porque desde Carballo puede seguir á la Coruña por una zona muchísimo más poblada que la comprendida entre Carballo y Cerceda, cuanto que la linea de Santiago á Cambre es casi seguro que no habrá de realizarse.

La tercera línea denominada (c), *de Santiago á Muros, por Negreira, con ramal á Noya*, es de alta conveniencia, y la aceptamos por lo tanto, como lo hizo también la Comisión provincial; si bien creemos que debe condicionarse que toque ó se aproxime cuanto sea dable á los Angeles, punto ó centro de afluencia para las producciones del valle de la Mahía, además de ser balneario de regular concurrencia.

La cuarta línea denominada (d), *de Santiago á Monforte por Lalín*, la propone el Ingeniero Jefe de la Coruña, siguiendo desde Santiago, hasta el Puente Ulla la dirección de la carretera de segundo orden, de Santiago á Orense, á fin de aprovechar la obra de fábrica que cruza dicho rio; cuya propuesta es admitida sin modificación alguna por la Comisión provincial.

Nosotros que de buen grado aceptamos la dirección general fijada para esta línea, creemos, sin embargo, que el mejor servicio de la zona que atraviesa de la rica comarca del Ulla, requería se prescindiese del aprovechamiento de dicho puente, cons-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

truyéndose otro, unos cuatro kilómetros aguas abajo del actual, cerca de la barca de Sarandón, con lo que el trazado de la línea, pasando por Vedra, correría por entre más pueblos, aunque rurales, que la carretera existente; y despues del cruce del rio, podría desarrollarse aquél bien fácilmente, sin dejar de pasar por Oca, Silleda y Lalín, hasta el término de su destino.

La quinta línea denominada (e), *de Santiago á Rivadeo por Lugo*, cuyo fin principal es establecer una comunicación, lo más directa posible, entre Lugo y Santiago, la reputamos innec esaria, puesto que no debiendo prescindirse, como dejamos demostrado, de la línea de vía ancha de Santiago á la Tieira, ésta con la general de la Coruña á Lugo satisface, siquiera con algún mayor recorrido, la misma comunicación que la que el Ingeniero Jefe propone, y que por lo tanto resultaría antieconómica.

La sesta línea denominada (f), *de Ferrol á Villafranca del Vierzo*, como que viene á ser continuación de la aceptada en la provincia de Lugo, con la denominación de Villalba á Ferrol, no podemos menos de aceptarla también; y lo propio verifica la Comisión provincial.

Esta Corporación, además de las dos adiciones que ha introducido y hemos manifestado, propone también la de otra línea por la costa entre Corcubión y Muros; pero como no alcanzamos la necesidad de una comunicación directa entre estos dos pueblos, y como hemos de proponer otras que conceptuamos de mucha conveniencia en el grande espacio que resulta entre las lineas (b) y (c), los ferrocarriles de vía ancha de Santiago á la Tieira y de la Tieira á la Coruña, y el litoral entre Corcubión y Muros, y que facilitarán la comunicación, aunque indirecta, entre estos mismos pueblos, juzgamos superflua é improcedente la inclusión de tal línea en el plan de que se trata.

Aun cuando los valles de Vimianzo y Bergantiños, resultan debidamente servidos en su comunicación con la Coruña, por medio de la línea (b.), y los pueblos de Muros, Noya y Negreira en la suya con Santiago, por medio de la (c), conviene tener en cuenta que los valles de Jallas y de Dubra, producen tanto ó más que los de Vimianzo y Bergantiños, y que sus productos son conducidos á la Coruña y á Santiago lo que demanda una línea que desde Laje, recorra el valle de Jallas, pasando por su centro de

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

afluencia Santa Comba, y yendo á enlazar en Negreira con la línea (c). Con esto la gran zona de población, que como se vé en el mapa, existe en la dirección expresada, podrá comunicarse fácil y convenientemente con la Coruña y con Santiago.

Otra línea más conceptuamos conveniente en esta provincia, para servir la serie de pueblos que se encuentran en el litoral de la ria de Arosa desde Padrón á Santa Eugenia, via necesaria, no sólo para el servicio de los indicados pueblos en que la cria y ceba de ganado bovino, la pesca, la salazón y las fábricas de conservas abundan, sino también para el que puede reclamar el marítimo, ya de ordinario con motivo de las muchas embarcaciones que frecuentan semejante ria, ya extraordinariamente cuando estas lo verifican por razón de refugio.

Con la expuesta combinación de lineas, vienen resultando Órdenes y Arzúa, capitales de partidos judiciales, sin comunicación directa con la Coruña por medio de ferrocarril; pero como ya sucedia esto mismo, á lo menos respecto de Ordenes, conservando intactos los proyectos del Ingeniero Jefe y Comisión provincial de esta provincia, y como que tambien conceptuamos suficientes, por de pronto, las comunicaciones que actualmente facilitan á dichos pueblos las carreteras ordinarias que por ellos pasan, dejamos de proponer otras del nuevo sistema, que en todo caso podrán adicionarse al plan que ahora se formula, cuando las necesidades del tráfico acrediten su conveniencia.

Provincia de Pontevedra.

De los puntos señalados en la relación correspondiente como centros de las comarcas productoras, corresponden, á esta provincia, en el litoral: Carril, Villagarcía, Cambados, Grove, Sanjenjo, Pontevedra, Marín, Cangas, Vigo, Bayona, La Guardia y Tuy; y en el interior: la Estrada, Caldas de Reyes, Silleda, Lalín, Rodeiro, Avión, Puenteareas, Salvatierra y la Ramallosa.

Ocho líneas constituyen la propuesta del Ingeniero Jefe de esta provincia.

La 1.ª de *Vigo á Bayona*, satisface debidamente las condiciones impuestas para todas. La Comisión provincial la acepta por conceptuarla conveniente, y nosotros opinamos de igual manera; por lo que será una de las que constituyan nuestra propuesta.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La *núm. 2*, de *Porriño á Mondariz*, pasando por Puenteareas, satisface la comunicación de la capital, de la provincia y de Vigo, con una población que es cabeza de partido judicial y centro de afluencia de una comarca de terreno feraz y productor de bastantes cereales, como es Puenteareas, y la de un establecimiento de aguas minerales de gran nombradia, Mondariz. Por ambos conceptos, es línea sumamente conveniente. La Comisión provincial la acepta, y nosotros lo hacemos también.

La *núm. 3* de *Pontevedra á Carril* por Sanjenjo, Cambados y Villagarcia.

Esta línea que el Ingeniero Jefe propone, sería el restablecimiento del trazado que se ha verificado de otra de via ancha, en competencia con la que también se ha estudiado por el interior, ó sea pasando por cerca de Caldas de Reyes, la cual tenemos entendido ha sido aprobada y pedida su concesión por una compañia inglesa (1).

La Comisión provincial no la considera conveniente, porque «el único pueblo á beneficiar sería Sanjenjo, y que este además de »su ínfima importancia, tiene su vía marítima, y una carretera »en construcción;» por lo que no la comprende en su plan.

Nosotros no estamos conformes con la propuesta del Ingeniero Jefe, ni con la negativa absoluta de la Comisión provincial pues si creemos improcedente la totalidad de la linea, juzgamos la de una parte de ella, la de Cambados á Carril, tan conveniente como la que hemos propuesto por la otra orilla de la misma ria, entre Padrón y Santa Eugenia: en su favor militan iguales razones, y aun se dá aquí además la de que Cambados es cabeza de partido judicial, y punto de embarque para pasar á la isla de la Toja, donde existe un renombrado balneario que cada día atrae mayor concurrencia por su reconocida virtud terapéutica. Por eso habremos de comprender en nuestra propuesta la indicada parte de la línea 3 de la propuesta del Ingeniero Jefe de Pontevedra.

La Comisión provincial conceptúa conveniente una línea de Cambados á Caldas de Reyes, proyecto con el que no estamos conformes por cuanto dada la que proponemos de Cambados á Carril, y que desde este pueblo hay el ferrocarril de vía ancha que

(1) Al imprimirse este informe hállase ya subastada y concedida.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

se dirije á Pontevedra por cerca de Caldas, resulta perfectamente servida la comunicación que desea la Comisión provincial.

La línea *número 4 de Monforte á Santiago* por Lalín y Silleda, es de utilidad incontrovertible, pues además de la comunicación directa que facilitaría á una parte muy considerable é importante de Galicia, abre la comunicación también con los valles de Trasdeza, Deza y Camba, pasando por sus respectivos centros de afluencia, Silleda, Lalín y Rodeiro, por lo que aceptamos semejante línea, y habremos de incluirla en el plan de nuestra propuesta.

Como esta línea viene á ser continuación de la que el Ingeniero Jefe de la provincia de la Coruña propone entre Santiago y el Puente Ulla, cuyo último punto fué elegido para empalme, previo acuerdo con el Ingeniero Jefe de Pontevedra, conviene tener en cuenta que la Comisión provincial de esta provincia opina en el mismo sentido que hemos manifestado al tratar de la propia línea en la parte correspondiente á la provincia de la Coruña, respecto del punto de paso de una á otra provincia, es decir, que ella y nosotros entendemos conveniente que se prescinda del puente Ulla, y se lleve la línea unos cuatro kilómetros aguas abajo de dicho puente, cerca de la barca de Sarandón, atravesando allí el rio con otro puente que habrá que construir de nuevo.

La línea *núm. 5, de Caldas á Oca* que el Ingeniero Jefe propone es de utilidad indubitable, pues recorre el rico valle de Tabeirós; y aunque en la propuesta de dicho Ingeniero no se consigna como condición indispensable, nosotros, al aceptarla y recomendarla, adicionamos á su denominación la exigencia de que comience, no en Caldas simplemente, sino en la estación inmediata á este pueblo del ferrocarril de via ancha de Pontevedra á Carril, y de que toque en Caldas, en Cuntis y en la Estrada, empalmando en la línea anterior núm. 4 en Oca ó donde se reconozca más conveniente. Caldas y Cuntis son dos balnearios de gran prestigio, principalmente el último, y la Estrada es cabeza de partido judicial y centro de afluencia del valle de Tabeirós cuya importancia está debidamente reconocida.

La Comisión provincial también desea y reclama esta línea, si bien fijando como punto de término el del paso del Rio Ulla

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de la línea núm. 4: lo que tal vez deba ser asi, pero nos parece aventurada la aseveración en tanto no se conozcan detalles del trazado, y por eso creemos deber dejar sobre este punto la suficiente latitud, para que la ciencia decida lo que sea más conveniente.

A la línea *núm. 6, de Tuy á la Guardia,* le reconocemos tal importancia, que creemos deberia ser, más que ferrocarril secundario, de via ancha, como el que atraviesa el rio Miño y entra en Portugal.

Las necesidades puramente de carácter civil, podrán indudablemente satisfacerse con una via de ferrocarril secundario; pero esta no podrá servir las que lo tengan militar, pues no debe pasar inadvertido que se trata por una parte de una línea fronteriza á una nacion extranjera, y por otra de que el término de esta línea, la Guardia, es punto del litoral Atlántico que tal vez haya de ser reconocido estratégico por los que posean competencia en achaques de guerra, considerándolo lo mismo que el Cabo Silleiro como la llave de la defensa de la ria de Vigo: en cuyo caso la línea entre Vigo y Bayona, que también se ha considerado de segundo orden, quizás debiera serlo de primero, según decimos por la de Tuy á la Guardia.

No obstante el concepto de esta digresión, como no se trata de estudiar una reforma del plan general de ferrocarriles de primer orden, utilizaremos las razones emitidas para reforzar con ellas las que invoca el Ingeniero Jefe de Pontevedra en apoyo de la via estrecha que él propone con el número 6, y que la Comisión provincial conceptúa innecesaria, ya porque considera que puede suplirla la fluvial del rio Miño, ya por existir un ferrocarril de via ancha por la orilla opuesta de dicho rio, y que pertenece por lo tanto á la nación vecina: razones estas en nuestro concepto inaceptables principalmente la última por la consideración de decoro nacional que el Ingeniero Jefe invoca en apoyo de su propuesta, y que nosotros reconocemos también muy acertada: asi que no podemos menos de manifestar aceptamos semejante línea, y que será una de las de nuestra propuesta.

La línea *número 7, de Marín á Cangas,* la propone el Ingeniero Jefe, sin duda en virtud de la construcción que se está realizando de otra línea entre Pontevedra y Marín, más estrecha toda-

BIBLIOTECA USC XERAL
USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

vía que las que se exigen en el proyecto de ley de ferrocarriles secundarios, pues solamente mide setenta y seis centímetros entre rieles, por lo que presumimos habrá entrado en el ánimo del indicado Ingeniero que la de su propuesta lleve también la referida latitud; pero no satisfaciéndose entonces la condición del proyecto de ley, que fija un metro para la de las vias que regla, creemos no deba formar parte de las del plan que se estudia, ni ser auxiliada por el Estado, con igual suma á lo menos que la fijada para las de dicho plan. Estimamos por lo tanto muy acertada la consideración que á este propósito manifiesta la Comisión provincial, de que no debe comprenderse en el plan tal línea, cuya construcción sólo podrá interesar á la misma compañia que está realizando la de Pontevedra á Marín. Y esta solución, por otra parte, es la procedente, si ha de mantenerse en el plan de ferrocarriles principales, cual proponemos, el de Pontevedra á Marín; en cuyo caso aun optaríamos por que continuase con esta categoría desde Marín hasta la parte más saliente de la punta en que se asienta Cangas, donde debiera también construirse alguna obra de fortificación conveniente á la defensa de la ria de Vigo, por creerla linea estratégica necesaria en un plan general de defensa de la Nación. Asi pues dejaremos de comprender la repetida línea número 7 entre las de nuestro plan.

La línea *número 5, de Rivadavia á Silleda por Carballino,* cuyo principal objeto, dice el Ingeniero Jefe de Pontevedra, es facilitar el trasporte de los vinos de la ribera del Avia á Santiago y otras poblaciones del centro de Galicia, considérala innecesaria la Comisión provincial, por proponer otra que no entra en el plan formulado por el Ingeniero Jefe, la cual extendiéndose hasta Rivadavia, llevaria los productos de esta última localidad á la capital de la provincia, para repartirlos desde allí á donde fuera conveniente. No podemos apadrinar esta solución, por cuanto Pontevedra se encuentra muy alejada del centro de Galicia á donde conviene que se dirijan los caldos procedentes del Rivero de Avia, de que se hace copioso consumo en toda la referida región. Además con solo tal objeto holgaría la línea que la Comisión indica desde Pontevedra por Puentecaldelas al Valle de Avión, toda vez que Pontevedra está ligada con Rivadavia por medio de ferrocarril de via ancha. Por eso la línea número 8 que el Ingeniero Jefe propo-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ne, y que conceptuamos de primera importancia, habrá de ser una de las de nuestra propuesta, aunque adicionada con un ramal desde Carballino á la estación de Barbantes en el ferrocarril de Orense á Vigo, que reputamos convenientísimo para que la misma línea, desde Silleda á Carballino, facilite en buenas condiciones la comunicación entre Santiago y Orense: necesidad tan evidente que exime de justificación.

Tocante á la indicación del párrafo anterior, sobre la propuesta que la Comisión provincial hace de una línea desde Pontevedra por Puentecaldelas al límite de la provincia en el valle de Avión, con el fin de que continúe por la provincia de Orense hasta Rivadavia, no obstante haberla conceptuado alli innecesaria para el trasporte de vinos á Pontevedra, la reconocemos de bastante conveniencia para que deba ser incluída en el plan de líneas secundarias, puesto que sirve á los dos valles del Avia y de Avion, en el último de los cuales, además de los productos agrícolas, encuéntranse criaderos de estaño, productivos hasta hace poco, y que volverán á serlo á favor de una via como la de que se trata; la cual al propio tiempo facilitaría la comunicación con la capital de la provincia, á la que lo es de partido judicial, Puente Caldelas. No se nos ocultan las dificultades que habrá de ofrecer el trazado de esta línea, por lo accidentado de la comarca que tiene que recorrer; pero tampoco dejamos de conceptuarlas dominables dentro de condiciones racionales; por lo que habrá de ser una de las de nuestra propuesta.

Por último la Comisión provincial desea otra línea desde la Cañiza á la estación de Creciente (debe ser de Frieira) en la de via ancha de Orense á Vigo, línea cuya necesidad no echamos de ver, aun cuando sea la Cañiza cabeza de partido judicial, puesto que á cinco ó seis kilómetros de distancia por carretera ordinaria puede alcanzar el mismo ferrocarril de via ancha, en la estación de Filgueira; y he aqui porque dejaremos de incluirla entre las de nuestra propuesta.

Provincia de Orense.

De los puntos que hemos señalado como centros de las zonas productoras y de afluencia, corresponden á esta provincia: la estación de Barra de Miño en la línea férrea de Monforte á Orense;

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Barco de Valdeorras; Rivadavia; Leiro; Taboadela; Ginzo de Limia; Calvos de Randín, y Verín.

En esta provincia propone el Ingeniero Jefe solamente las tres líneas siguientes:

La 1.ª, *de Orense á la frontera de Portugal, por Verín*, contra la cual nada absolutamente podriamos objetar, y si confirmar su gran conveniencia, también reconocida por la Comisión provincial. Por lo tanto habrá de ser incluida en nuestra propuesta.

La *número 2 de Rivadavia* (estación del ferrocarril de Monforte á Vigo) *á Santiago por Carballino y valle de Trasdeza*. Igualmente es admitida por la Comisión provincial; y penetrados nosotros de su gran importancia y necesidad, habremos de comprenderla en nuestra propuesta.

Y la *número 3, de San Clodio* (estación del ferrocarril de Ponferrada á la Coruña) *á Ginzo de Limia por Castro Caldelas*. La Comisión provincial admite sin observación alguna esta línea. Nosotros también la admitimos, por reeonocerla conveniente y necesaria; pero llamando la atención de los facultativos conocedores de la localidad sobre el arranque de la línea en la estación de Puebla de Brollón en vez de la de S. Clodio, que creemos habría de proporcionar unos ocho ó diez kilómetros de ahorro en su longitud.

La Comisión provincial de Orense, además de las tres líneas expresadas propuestas por el Ingeniero Jefe, desea y propone otra de Orense á la frontera portuguesa por Celanova y Bande, alegando en su apoyo la incomunicación con la capital, en que sin la misma habrian de quedar los dos pueblos mencionados, cabezas ambos de partido judicial y centros de comarcas muy productoras, y que con ella se estableceria al propio tiempo una comunicación más con Portugal, que facilitara muy directamente las relaciones entre Orense y los pueblos portugueses de Braga y Viana. Conceptuando también nosotros muy atendibles estas consideraciones, abogamos por la inclusión de esta línea en el plan de ferrocarriles secundarios, y la incluimos en nuestra propuesta.

A pesar del silencio guardado por el Ingeniero Jefe y la Comisión provincial de Orense respecto de la comarca de esta provincia que confina con la de Zamora, no pudiendo menos de conceptuarla digna de igual consideración que la que se viene dispensando á otras muchas, ya sea por la vasta extensión de la misma, ya por

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

la riqueza de su suelo, ya por contener dos pueblos cabeza de partido judicial, y ya por la contigüidad con la mencionada provincia de Zamora, con la cual ninguna comunicación de las clases de ferrocarriles se ha establecido, reclamamos en su favor una linea en el plan de los ferrocarriles secundarios, la cual creemos debe partir de la estación de Montefurado en el de Ponferrada á la Coruña, y seguir por Tribes ó lo más inmediato posible á este pueblo, y por Viana del Bollo á penetrar en la provincia de Zamora por donde fuere más conveniente y hacedero.

Terminado el examen de las propuestas de los Ingenieros Jefes y Comisiones provinciales de las cuatro provincias de Galicia, y emitida nuestra opinión sobre todas y cada una de las diferentes líneas que comprenden, debemos presentar el conjunto de nuestro plan, en el que expresaremos cada linea por la totalidad de su longitud, sin cuidar de que recorra mas de una provincia; refiriéndonos siempre al plano ó mapa que se acompaña, en el que se distinguen las lineas que representan los ferrocarriles secundarios de nuestra propuesta con una serie de trazos transversales, en forma de puas ó dientes por ambos lados y en toda la longitud de cada linea, sin perjuicio de diferenciarlas entre sí con numeración de caracteres arábigos, en consonancia con la relación general que manifiesta en resumen las veintidos líneas que componen la totalidad de nuestro plan.

Plan de ferrocarriles secundarios para la región gallega

Línea número 1, del litoral Cantábrico.

Comprende la extensión entre Rivadeo, (puerto en el límite de la provincia de Lugo confinante con la de Oviedo) y el Ferrol en la provincia de la Coruña, en cuyo trayecto debe tocar á Foz, Vivero, Barquero y Santa Marta de Ortigueira, puertos todos de importancia atendible, ya por razón del servicio maritimo que en ellos se realiza, ya por el de la zona terrestre cuya vida afluye á los mismos.

Otro puerto queda entre Santa Marta de Ortigueira y Ferrol, el de Cedeira, sin el beneficio directo de este ferrocarril, del que re-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

sulta alejado unos doce kilómetros, puerto que el Ingeniero Jefe de la provincia de la Coruña no conceptuó de tanta importancia que deba superar á la de todos los demás favorecidos por la línea en el trayecto que se le señala; por lo que dicho funcionario cree que para atender á la comunicación del mismo con la línea proyectada basta una carretera ordinaria: apreciaciones con que estamos plenamente conformes.

La longitud máxima de esta línea debe alcanzar á 156 kilómetros.

Línea número 2, del litoral Atlántico.

Esta línea comprende la extensión entre la Coruña y Corcubión, puertos ambos de la provincia á que dá nombre el primero, y en cuyo trayecto debe tocar en Carballo y Vimianzo, poblaciones internadas unos diez y doce kilómetros respectivamente, de la costa.

La línea aléjase algo del litoral, á pesar de existir en éste los puertos de Camariñas y Laje que no dejan de ofrecer algun interés respecto del servicio marítimo, pero que no excede ni iguala indudablemente al que entrañan los muchos pueblos de la zona que se beneficia con el trayecto que habrá de recorrer, en el cual se hallan los valles de Bergantiños y Vimianzo que se cojen casi en la dirección de sus longitudes, y las cabeceras norte de los de Jallas y Dubra, que no ceden en importancia á los primeros.

La indiscutible conveniencia de esta línea motiva su aceptación por la Comisión provincial y por nosotros.

La longitud máxima calcúlase en 100 kilómetros.

Línea 3.ª, de Santiago á Muros pasando por los Angeles, Negreira y el puente de D. Alonso con un ramal á Noya derivado en dicho puente ó próximo á él.

Esta línea está comprendida toda ella en territorio de la provincia de la Coruña; su necesidad es reconocidísima, ya porque facilitará la salida á la gran cantidad de pescado que concurre á la ria en que se asientan los dos pueblos Muros y Noya, designados para término de dicha linea, y la de los productos de las fá-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

bricas de salazón y conservas que alli existen, ya por las producciones agrícolas de su suelo, ya por la población afluente tanto á los repetidos pueblos de término de la línea, como al de Negreira y al de los Angeles, que es un balneario de regular concurrencia y centro de afluencia de los abundantes productos agricolas del valle de la Mahía.

La Comisión provincial reconoce como nosotros la necesidad de esta línea.

La longitud máxima con la del ramal calcúlase en 72 kilómetros.

Línea 4.ª, de Negreira á Laje pasando por Santa Comba.

Cuando al tratar de las líneas número 2 y 3 examinamos las de la propuesta del Ingeniero Jefe de la provincia de la Coruña allí señaladas con (b) y (c), hemos manifestado la necesidad de la línea que aquí designamos con el número 4.

Sin esta línea los valles de Jallas y Dubra no podrían dar á sus cuantiosos productos agrícolas fácil salida para la Coruña y para Santiago, que son los centros consumidores de dichos productos. La dirección general de la línea destinada al efecto, debe buscar la parte más poblada de la comarca que se trata de beneficiar, la cual, como puede reconocerse en el mapa, está perfectamente determinada en el sentido de los tres puntos Negreira, Santa Comba, y Laje, que hemos fijado.

La longitud máxima de esta linea número 4 la calculamos en 56 kilómetros.

Línea número 5, de Santiago á Monforte pasando por cerca de la barca de Sarandón, Silleda, Lalín y Chantada.

Esta línea que parte de Santiago, y sirve á los valles de Bea, Ulla, Tabeirós, Trasdeza, Deza, Camba y Lemus, recorriendo territorio de las tres provincias de la Coruña, Pontevedra y Lugo, casi por el centro de Galicia, será de las más importantes de la región gallega, porque, á beneficio de las diferentes trasversales que la cruzan repartiránse por su conducto, conveniente y fácilmente, así los productos agrícolas, como los ganados de todas clases que se crian y ceban en distintas localidades.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

En esta línea nótase perfecta conformidad en los Ingenieros y Comisiones provinciales que de ella se han ocupado parcialmente, pues sólo existe la pequeña discrepancia de haber designado los Ingenieros Jefes de la Coruña y Pontevedra el puente actual sobre el rio Ulla para paso de la línea de una á otra provincia, sin duda con el objeto de utilizar dicha obra de fábrica, en tanto que la Comisión provincial de Pontevedra, y lo mismo nosotros creemos más beneficioso para el pais, se cruce dicho rio aguas abajo del puente actual, cerca de la barca de Sarandón.

La longitud máxima de esta línea calcúlase en 150 kilómetros.

Línea número 6, de la estación de Baamonde á Foz, pasando por Villalba y Mondoñedo.

Al revisar el plan de ferrocarriles principales para estudiar la conveniencia de mantener ó no en él todas las líneas que lo componen, hemos indicado que la dirección que ahora señalamos para el ferrocarril secundario número 6 era la que conceptuábamos debiera darse al principal á Rivadeo; pero que no considerándonos autorizados para proponer el correspondiente cambio con el que estaba aprobado por otra parte, nos limitábamos por lo tanto á encarecer la permanencia de éste en dicho plan. Las razones principales que nos han inducido tal opinión subsisten todavía, y tienen perfecta aplicación á la línea secundaria en que ahora nos ocupamos, á saber: la importancia de la zona del trayecto que determinan Baamonde, Villalba, Mondoñedo, Foz y Rivadeo, ya por razon de sus producciones agricolas, ya por la cria de ganados y aves; las muchas poblaciones que, como se vé en el mapa, se hallan diseminadas por todo el repetido trayecto, entre ellas Mondoñedo, Sede Episcopal y la segunda ciudad de la provincia con Audiencia de lo Criminal; y el acortamiento de la distancia á Rivadeo y Asturias y á la mayor parte de las poblaciones de Galicia.

Nuestra línea difiere de la que propone el Ingeniero Jefe de Lugo en que éste la hacía partir del mismo Lugo, y nosotros de Baamonde, modificación que dá lugar al acortamiento de distancia de que queda hecho mérito.

La longitud máxima la calculamos en 85 kilómetros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Linea número 7, de Villalba á Vivero.

Como que Vivero tiene comunicación directa con Ferrol por medio de la línea número 1, es natural que el empalme en Cabreiros de la que el Ingeniero Jefe de Lugo lleva al primer puerto, se traslade, como nosotros proponemos, á Villalba, con lo que se acortará en ocho ó diez kilómetros la distancia entre Vivero y Lugo. Esta ventaja, y la seguridad de que en nada se perjudica la importancia de la línea con el citado cambio, nos determinan á presentar nuestra propuesta en la forma indicada.

Longitud máxima, 55 kilómetros.

Línea número 8, de Villalba á Ferrol.

La mucha extensión de terreno y muy productivo que quedaría entre Villalba y Ferrol por una parte, y entre el Barquero y la Tieira por otra, sin participar directamente del beneficio que proporcionan los ferrocarriles, motivan la linea que los Ingenieros Jefes de Lugo y la Coruña proponen para sus respectivos territorios, y que unidas constituyen la que proponemos con el número 8.

Su longitud máxima calcúlase en 62 kilómetros.

Línea número 9, del confin con Asturias enfrente de Grandas de Salime, á la estación de Puebla de San Julian, en el ferrocarril de Ponferrada á la Coruña, pasando por Fonsagrada y Becerreá, ó lo más próximo posible á estos dos pueblos.

Esta línea además de facilitar la comunicación con la capital de la provincia á dos pueblos que lo son de partido judicial, tanto mas necesitados del ferrocarril para el desenvolvimiento de su agricultura y de la cria de ganado, cuanto mas accidentado y difícil es el terreno en todo el trayecto, abre una comunicación que debe ser motivo para que entre las dos comarcas, Asturiana y Gallega, se desarrollen, de modo altamente conveniente á sus mútuos intereses, relaciones que habrán de acreditar una vez más la benéfica influencia que las vias de comunicación ejercen en la prosperidad de los pueblos. Por eso, y á pesar de lo costosa que habrá de ser esta línea, como otras varias de las de Galicia, y que al presente no se vea su necesidad tan perfectamente acredita-

da como en otras, no vacilamos en patrocinar su inclusión en el plan; como patrocinaríamos la de un ramal en la misma línea desde Fonsagrada á Lugo, si por una parte no temiéramos ser calificados de demasiado pródigos, y por otra no existiese ya una carretera del Estado en dicha dirección, y sobre la que en todo caso podrá instalarse un tranvía.

La longitud máxima de la línea número 9 tal como se propone, pero sin comprender más que la parte correspondiente á Galicia calcúlase en 85 kilómetros.

Línea número 10, de la estación de Bóveda, en el ferrocarril de Ponferrada á la Coruña, al Incio.

Por más que pudiera no conceptuarse esta linea de la entidad é importancia que se reconocen sin apenas esfuerzo en casi todas las demás, la circunstancia de su pequeñez, y por lo tanto la correlativa del sacrificio que al Estado cause su subvención, el beneficio que, aun cuando sólo por temporada, proporcionará á los que concurran á utilizar las aguas medicinales que brotan en la localidad en que habrá de terminar la línea, y que esta abrirá paso á una región rica en hierros, nos obligan á comprenderla entre las de nuestra propuesta.

La longitud máxima calcúlase en 21 kilómetros.

Línea número 11, de Carril á Cambados.

Esta línea, hemos manifestado ya que es necesaria para servir á la comarca productora y al importante pueblo de Cambados, cabeza de partido judicial, asi como al Grove (que tendrá que recorrer por carretera muy pequeña distancia para llegar á Cambados), y á Villanueva y Villagarcía, situados entre Cambados y Carril, en los que existen fábricas de salazón y conservas, y se recoje gran cantidad de pescado qne hay que trasportar por la via férrea de Carril á Santiago, y que para que pueda llegar en buenas condiciones, necesita del medio de comunicación rápida del ferrocarril secundario que proponemos.

La longitud máxima de la línea seria de 16 kilómetros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Línea número 12, de Padrón á Santa Eugenia de Riveira.

La importancia y vasta extensión de la ria de Arosa. sus muchos buques y numerosísima barquería, bastarían á reclamar para su banda del N. O. el ferrocarril de Padrón á Santa Eugenia, tan necesario en razón del servicio marítimo, como por la margen del S. E. el que acabamos de proponer entre Carril y Cambados. La densa población, además, que existe esparcida en la zona que habría de recorrer, y las numerosas fábricas de salazón y de conserva que se encuentran en el mismo trayecto, motivan gran tráfico y movimiento de viajeros, bastante para sostener un vapor de pasaje entre la Puebla y Carril que hace más de un viaje diario para enlazar con los trenes del ferrocarril compostelano, aunque con intermitencias derivadas de la precisión de limpiarse y repararse su casco ó máquina, ó de los azares de la mar. Esta última causa es también obstáculo para que llegue oportunamente á las horas de salida de los trenes el pescado que se cosecha abundante en dicha banda de la ría, y que se transporta en fresco por la línea de Santiago para surtir esta última plaza y la intermedia de Padrón.

Existe otra industria de alta importancia en ese territorio, á cuya buena explotación habrá de contribuir poderosamente la vía férrea de que nos ocupamos: á saber, la cría y ceba de ganado, principalmente bovino, que ha dado á tal comarca merecida fama, y singular renombre á los dos pueblos de Laiño, San Juan y San Julián.

Por todo ello opinamos debe incluirse la repetida línea en la red de los ferrocarriles secundarios de Galicia.

Su longitud máxima será de 30 kilómetros.

Línea número 13, de la estación del ferrocarril de via ancha de Pontevedra á Carril, más inmediata á Caldas de Reyes, al ferrocarril secundario de Santiago á Monforte, pasando por los baños de Cuntis y por la Estrada.

Tambien se ha demostrado convenientemente la necesidad de esta línea, que atraviesa el fértil valle de Tabeirós, y es reclamada por el Ingeniero Jefe y Comisión provincial de Pontevedra. Nada más, por lo tanto, diremos en su abono.

Su longitud máxima sería 40 kilómetros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Línea número 14, de Silleda en el ferrocarril secundario de Santiago á Monforte, á Rivadavia, pasando por Carballino, con ramal desde este pueblo á la estación de Barbantes en el ferrocarril de Orense á Vigo.

La importancia de la línea número 13 sólo es comparable con la que entraña la de Santiago á Monforte. Es harto sabido que los vinos procedentes del valle de Avia y de gran parte de las riberas del Miño, son objeto de activo comercio entre estas comarcas y todas las demás de Galicia, y muy principalmente la de que es centro de afluencia la ciudad de Santiago; asi como que dicha mercancía es de constante circulación. Por eso, y por ser muy conveniente la comunicación más directa que sea posible entre Santiago y Orense, proponemos la línea desde Silleda, con los dos ramales que bifurquen en Carballino, y terminen en Rivadavia el uno, y en Barbantes el otro, ambos puntos estaciones del ferrocarril varias veces mencionado, de Orense á Vigo.

La longitud máxima de esta línea, comprendida la de los dos ramales, la calculamos en 85 kilómetros.

Línea número 15, de Pontevedra á empalmar en la línea anterior entre Carballino y Rivadavia, pasando por Puente Caldelas.

Hemos manifestado en otro lugar las ventajas que habrá de proporcionar esta linea al valle de Avión, facilitándole la salida de sus productos agricolas y la de los minerales que encierra su suelo. Será costosa por lo muy quebrado que es el terreno; pero por lo mismo se necesita más y más la protección del único y valioso elemento que puede reanimar la vida de esa comarca, hoy lánguida y penosa en demasía.

La longitud máxima la calculamos en 70 kilómetros.

Línea número 16, de Vigo á Bayona.

Esta línea propuesta por el Ingeniero Jefe y por la Comisión provincial de Pontevedra, es de tanta utilidad que ya la iniciativa particular, reconociendo sus ventajas, se adelantó á pedir la concesión de su estudio y proyecto, del cual tenemos noticia haber sido presentado á la aprobación de la superioridad. Nada por lo tanto diremos en su apoyo, más que comprenderla en la propuesta

La longitud calculada es de 25 kilómetros

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Línea número 17, del Porriño á Mondariz, pasando por Puenteareas.

Es esta línea muy útil por satisfacer la comunicación que necesita la comarca de Puenteareas con Vigo y con Pontevedra, y servir al propio tiempo, como queda manifestado en otro lugar, al establecimiento de aguas medicinales de Mondariz, uno de los principales de España por la especialidad de sus preciadas aguas. La Comisión provincial de Pontevedra la reclama también, lo propio que nosotros. Sabemos que de dicha línea se hicieron unos estudios y el correspondiente proyecto por iniciativa y á costa de un particular, pero creemos no ha sido aun presentado á la aprobación de la Superioridad.

Longitud máxima, 22 kilómetros.

Linea número 18, de Tuy á la Guardia.

Respecto de esta línea hemos manifestado al examinar la opinión que sobre el particular ha formado el Ingeniero Jefe que la propone, y la Comisión provincial que la rechaza, cuanto hemos estimado conveniente, concluyendo por adherirnos á la propuesta del primero; por lo que la comprendemos en la nuestra.

La longitud máxima calcúlase en 28 kilómetros.

Línea número 19, de Orense á la frontera Portuguesa, pasando por Allariz, Ginzo de Limia y Verín.

Ni el Ingeniero Jefe de Obras públicas, que propone esta línea, ni la Comisión provincial que la acepta, exigen, como nosotros que pase por Allariz y Ginzo de Limia, no sabemos si por considerar estos dos pueblos puntos obligados de paso, ó por no conceptuar necesario que por ellos atraviese, si la mayor facilidad del trazado aconseja una dirección para la que convenga prescindir de los mismos. Nosotros no podemos menos de estimar conveniente la mencionada condición, por ser ambos pueblos centros de valles muy productores y cabezas de partido judicial. El paso por Verín ya lo fija también la propuesta del Ingeniero Jefe.

Esta línea habrá de ser como el Ingeniero Jefe dice la mejor y más productiva de las de la provincia de Orense, y una de las mejores de España. Conceptuándola de igual manera la incluimos en nuestra propuesta.

Su longitud máxima calcúlase en 85 kilómetros.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Línea número 20, de Orense á la frontera Portuguesa por Celanova y Bande.

Esta línea omitida por el Ingeniero Jefe, y que la Comisión provincial estima necesaria, hemos dicho ya que la consideramos de este modo, por el triple concepto de atravesar terrenos productores, poner en comunicación con la capital de la provincia dos cabezas de partido judicial, y por abrir una comunicación más con el vecino reino.

Su longitud máxima calcúlase en 90 kilómetros.

Línea número 21, de la estación de la Puebla del Brollón, en el ferrocaril de Ponferrada á la Coruña, á Ginzo de Limia, pasando por Castro Caldelas.

La tendencia en la propuesta de esta línea por el Ingeniero Jefe de Orense y aun por el de Lugo es que pase el Sil en la Barca de Torbeo, y llevarla hasta el mismo Monforte. Ignoramos si esto será más fácil que el empalme en la Puebla del Brollón que proponemos para ahorrar algunos kilómetros de línea, la cual tendría además que ir paralela á la de vía ancha y á poca distancia desde el paso del río hasta Monforte; creemos empero no equivocarnos al considerar más últi! la propuesta en los términos en que la hacemos.

Su longitud máxima calcúlase en 75 kilómetros.

Línea número 22, de la estación de Montefurado en el ferrocarril de Ponferrada á la Coruña, á la provincia de Zamora, entrando en ésta por donde sea más conveniente y hacedero, para continuar á Zamora ó á Toro, y pasando por Puebla de Tribes ó lo más inmediato posible, y por Viana del Bollo.

Esta línea de que no han hecho mérito ni el Ingeniero Jefe, ni la Comisión provincial, conceptuámosla de conveniencia y necesidad

Recordamos el interés con que se pretendió algún dia disputar la preferencia á la línea actual de Madrid á la Coruña, haciéndola seguir por el trayecto que ahora indicamos para el ferrocarril secundario número 22 de nuestra propuesta, á cuyo

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

efecto sabemos también se llevaron á cabo, por cuenta de particulares, unos estudios, y se llegó á terminar el competente proyecto que, siquiera no hubiese prevalecido, acredita no ser tan nueva la idea que ha inspirado nuestro proyecto respecto de semejante línea, que no hubiese salido á luz hace bastantes años; y si entonces pudo haberse creido necesario un ferrocarril de vía ancha en esa dirección, parece que menos hoy deberá de considerarse no lo sea otro de vía estrecha, que á la par que una á Galicia con Castilla, facilite la comunicación con la capital de la provincia á Puebla de Tribes y á Viana del Bollo, dos cabezas de partido judicial, los cuales de otra suerte quedarían sin participar del beneficio de ferrocarril. Por eso insistimos en comprenderlo en nuestra propuesta.

La longitud máxima de semejante línea dentro del territorio gallego, calcúlase en 80 kilómetros.

Expuesta nuestra opinión acerca de las líneas de ferrocarriles secundarios que juzgamos necesarios ó muy convenientes para la región gallega, debemos proceder á la clasificación de las mismas líneas, al tenor de lo que prescribe la R. O. de 12 de Marzo último, en su regla segunda, que dice:

«Se clasificarán los ferrocarriles que se propongan en los cuatro grupos siguientes: 1.° ferrocarriles que deban construirse independientemente de las carreteras del plan; 2.° ferrocarriles que deban ocupar algunas de dichas carreteras; 3.° ferrocarriles que deban sustituir otras carreteras no construidas; y 4.° ferrocarriles de la primerared que deben rebajarse á la categoria de secundarios.»

Respecto del último concepto, dejamos consignado ya, que consideramos conveniente se mantenga en toda su integridad el plan general de ferrocarriles principales.

En cuanto á los tres primeros, difícil, y puede que dijéramos mejor, imposible habrá de ser se conteste con la precisión y acierto convenientes, no ya por nosotros, que no podemos tener conocimiento tan completo de todas las localidades que deben recorrer las líneas propuestas, como el que seguramente poseen los Ingenieros Jefes de obras públicas en sus respectivas provincias, sino aun por estos mismos funcionarios, pues no hay

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ciencia, capacidad ni inteligencia humana que basten á señalar desde el bufete todos los puntos que debe recorrer el trazado de una linea, subordinado á condiciones determinadas de curvas y pendientes, entre cada dos de los que se establezcan previamente como esenciales ú obligados de su trayecto. Por lo tanto, aun cuando se fije para la direción general de algunas líneas de ferrocarriles las que tienen carreteras ordinarias ya construidas, como que en Galicia apenas existe una de éstas, en que no se repita con extremada frecuencia, y en rasantes continuadas de algunos kilómetros de longitud pendientes y rampas del 5, 6, 7, y en varios parajes aun más por ciento, y curvas de radios medios tan reducidos que en algunas no pasan del semiancho de la vía, comprenderáse fácilmente que, aunque en tales carreteras pudieran encontrarse trozos en condiciones de recibir el ferrocarril, no habría de ser posible utilizarlos en la inmensa mayoría de los casos, porque una vez abandonada la carretera por haber llegado á punto donde, por ejemplo, comience una fuerte pendiente, impropia para el ferrocarril, ya no sería dable alcanzar cualquier otro trozo de la misma carretera que reuniera condiciones técnicas aceptables, á alguna distancia del de separación, por cuanto este punto tendría que encontrarse á mayor ó menor altura de la á que se llegase con el trazado del ferrocarril.

Por eso, el Ingeniero Jefe de la provincia de la Coruña, en vista de tal inconveniente, dice: «Como las pendientes en las »carreteras de esta provincia, son con frecuencia superiores al 4 »por 100, llegando hasta el 7 por 100, y los radios de las cur»vas bajan hasta 20 metros en algunos casos, no sería prudente »contar con su aprovechamiento, ni aun en trozos pequeños, pues »es muy probable que resulte más económico y conveniente en to»dos conceptos, hacer un trazado completamente separado. En tal »hipótesis las lineas designadas por (a), (b), (d), (f) se establecerán »independientemente de las carreteras del Estado construidas, que »siguen la misma dirección.»

El Ingeniero Jefe de la provincia de Orense, por igual motivo, también dice: «Por más que Orense y Verín están rela»cionados por la carretera de primer orden de Villacastín á Vigo, »de 10 metros de anchura, no convendrá aprovecharla para el »ferrocarril, á causa de las elevadas divisorias que aquella salva

»con fuertes pendientes, y que en todo caso obligarían á grandes »desarrollos, los cuales se evitan en gran parte, con un trazado »que se aproxime más al origen de los valles de Arnoya y del »Támega, pasando por Laza ó sus proximidades, é interesando á »una más extensa zona de montaña.» Y es el caso, que no propone ocupación alguna de carreteras para las lineas de ferrocarriles que proyecta.

El Ingeniero Jefe de Pontevedra, sin hacer observación de carácter genérico sobre el particular indicado, manifiesta simplemente al tratar de cada linea, la longitud que de ella podrá establecerse sobre carretera construida. Asi dice, respecto de la línea *número 1, de Vigo á Bayona:* «El trazado de la carretera existente »no es aceptable para el ferrocarril económico, principalmente por »las rasantes, por lo que no podría utilizarse sino en una par»te bien pequeña. El proyecto estudiado, no aprovecha la carre»tera.» Sobre la línea *número 2, de Porriño á Mondariz:* «Tal vez »pudiera establecerse sobre la carretera de Villacastín á Vigo, »en unos cinco kilómetros.» Acerca de la *número 3, de Pontevedra al Carril, por Sanjenjo, Cambados y Villagarcía:* «El »trazado sería paralelo á las carreteras de Pontevedra al Gro»ve y de Gondar á Villagarcía, pudiendo establecerse sobre es»ta última en unos seis kilómetros, sin más que ensancharla »convenientemente.» Respecto á la *número 4, de Monforte á Santiago por Lalín y Silleda:* «De la carretera de segundo orden de »Orense á Santiago, construida, podrían aprovecharse en esta »provincia unos doce kilómetros.» Al hablar de la *número 6, de Tuy á la Guardia:* «Este ferrocarril secundario tendría unos 28 kiló»metros de longitud, cuya mitad es probable que pudiera estable»cerse sobre la carretera de tercer orden de Redondela á la Guar»dia, ensanchándola convenientemente.» Y por lo que hace a la *número 7 de Marín á Cangas:* «Su longitud sería de 22 kilómetros, »sin que pueda aprovecharse apenas la carretera construida, que »tiene un trazado muy ceñido al terreno.»

Y por último el Ingeniero Jefe de Lugo, cuya escrupulosidad no le ha permitido dejar sin razonamiento parte alguna de su trabajo, hubo de hacerse cargo de una deficiencia, que también nosotros notamos, en la R. O. y proyecto de ley de 12 y 16 de Marzo de 1888 respecto de las condiciones técnicas que deben satisfacer

los ferrocarriles secundarios que han de comprenderse en el plan que se trata de formular, y las que deben reunir las carreteras en que hayan de implantarse algunas de estas mismas vías.

Y en efecto: respecto de la R. O. ya hemos manifestado que sobre el particular sólo prescribe que las propuestas de los Ingenieros Jefes distingan los ferrocarriles que deban establecerse independientemente de las carreteras construidas, y los que hayan de ejecutarse ocupando alguna de dichas carreteras.

En cuanto al proyecto de ley he aqui como define los ferrocarriles secundarios, y lo que determina acerca de sus condiciones:

«Art. 1.º Son ferrocarriles secundarios para los efectos de la »presente ley, todos los que se destinan al servicio público y no »estén comprendidos en la red de los de servicio general, tal co»mo se halla definida y establecida en el artículo primero de la »ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877..... »Art. 4.º El ancho de la vía de los ferrocarriles secundarios, ó sea »la distancia entre los bordes interiores de las barras carriles, será »de un metro para todas las líneas comprendidas en dicho plan. »Sin embargo, despues de hecha la concesión, el Ministro de Fo»mento podrá, á solicitud del interesado, autorizar la adopción »del ancho de un metro y sesenta y siete centímetros en la vía, en »vez de la de un metro, en la línea ó grupo de líneas que hayan »sido objeto de la concesión, pero entendiendo que en ningún caso »se alterará por esta causa el tipo de la subvención, ni ninguna »de las condiciones económicas fijadas para la concesión..... »Art. 5.º El Estado podrá subvencionar los ferrocarriles compren»didos en el plan á que se refiere el artículo anterior: 1.º Permi»tiendo el establecimiento y uso del ferrocarril sobre carreteras y »otras obras públicas que sean propiedad del Estado ó corran á »cargo del mismo, y cuyo público aprovechamiento sea compatible »con el del ferrocarril. 2.º Garantizando durante los diez primeros »años de la explotación del ferrocarril el interés anual del 5 por 100 »al capital que se fije como representativo del coste de construcción, »cuyo capital no podrá exceder de 80 000 pesetas por kilómetro..... »Art. 10. Publicada la ley especial de cada concesión, el Mi»nistro de Fomento queda autorizado para otorgar esta con sujec»ción á dicha ley y *á determinadas condiciones técnicas de trazado, »ejecución é itinerarios.* A este efecto, el citado Ministro aprobará

»y publicará previamente el pliego de condiciones generales *que ha-*
»*brá de regir para todas las líneas del plan*, y los pliegos de con-
»diciones particulares, facultativas y económicas, así como las ta-
»rifas máximas que deben aplicarse para la concesión de cada línea,
»ó grupo de líneas.»

El Ingeniero de Lugo, en vista de todo esto, estudia el mencionado particular, y deduce que, puesto que la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, en su capítulo XI. art. 69, designa bajo la denominación de tranvías los ferrocarriles establecidos sobre vias públicas ordinarias, y que el proyecto de ley y demás documentos de Marzo del 88 contienen todos la idea de utilizar las carreteras construidas para instalar en ellos ferrocarriles secundarios, procede entender que en el plan de ferrocarriles de que se trata, deben entrar los verdaderos ferrocarriles y los tranvías que se conceptúen necesarios ó convenientes al servicio público; de lo que forzosamente resulta la necesidad de determinar las condiciones que deben diferenciar los tranvías de los verdaderos ferrocarriles. Este trabajo lo desempeña dicho Ingeniero con la pericia que le distingue, exponiendo en su memoria lo siguiente: (1)

«El tranvía no pasa de ser una manera especial de utilizar
»las vias carreteras ordinarias, sin perjuicio ni interrupción de to-
»dos los demás servicios á que esas carreteras se destinan; el fe-
»rrocarril es género aparte en las vias de comunicación, incompa-
»tible con la coexistencia de una carretera sobre el mismo terreno.
»La excepción, el paso á nivel, no hace más que confirmar el prin-
»cipio fundamental de diferenciación; mientras el terreno sirve
»de carretera, hay que interceptar el servicio del ferrocarril, y vi-
»ceversa cuando sobre el paso á nivel se verifica servicio de
»ferrocarril es preciso matar el servicio de carretera. Por otra
»parte, siendo rarísimo que las carreteras construidas (en las por
»construir resultará siempre preferible construir separadamente las
»vias férreas y carreteras) permitan que una valla longitudinal-
»mente según el eje proporcione espacios suficientes é independien-
»tes para el ferrocarril y para la carretera, como, exceptuados los
»puentes, travesías ó pasos difíciles, será siempre más cara la su-
»perposición ó acoplamiento de carretera y ferrocarril que la

(1) Párrafo 4.º titulado *Diferencia de ferrocarril á tranvía.*

»nueva construcción de éste por separado, se deduce en tésis ge-»neral que todo verdadero ferrocarril sobre carretera tiene que ma-»tar necesariamente la carretera.

Y continúa en otro párrafo. (1) «Con efecto prescindamos de »las condiciones técnicas de grandes curvas y pequeñas pendien-»tes que caracterizan un ferrocarril; prescindamos del sistema de »tracción animal que se impondria al ferrocarril por los peligros »de caminar cerca los carros ordinarios con sus tiros, y el ruidoso »tren con su locomotora; prescindamos de que si la garganta entre »carril y contracarril está limpia, cogida oblícuamente por los ve-»hículos ordinarios atascarán fácilmente en ella, si no está limpia »descarrilará facilmente el tren; fijémonos tan solo en los peligros »é incomodidades que á entrambos servicios, carretera y ferrocarril, »ocasionarían á cada momento, tantos y tan largos y tan mal »dispuestos pasos á nivel. La carretera ocupada por ferrocarril »se transforma en rigor en larguísimo y contínuo paso de nivel; y en »nuestra humilde opinión ofrece tan irremediables y gravísimos in-»convenientes como, si invirtiendo los términos, y sin cesar en la »explotación de nuestra red de ferrocarriles, se quisiera al mis-»mo tiempo hacerlos servir de carreteras para todos los servicios »de éstas.»

Conformes en principio y esencia con las ideas expuestas en los dos párrafos transcritos, echamos sin embargo de menos una discusión análoga respecto de otro punto que conceptuamos de alta importancia, y que el repetido Ingeniero sólo enuncia ligeramente por no atribuirle, sin duda, la misma que nosotros.

Aludimos al sistema de tracción que deberá emplearse en los ferrocarriles y en los tranvias del plan que se medita; pues si bien, por una parte parece traslucirse que dicho Ingeniero cuenta con motores de vapor para los ferrocarriles, y con la fuerza animal para los tranvias, por otra la distribución de las líneas de su plan hacenos sospechar que no ha debido atenerse á tal norma, porque varias de las lìneas que proyecta, ocupando alguna parte de las carreteras ordinarias, como son las designadas con los números 1, 2, 3, 5, 6 y 7, no debemos dudar que ha pensado fuesen verdaderos ferrocarriles con motores de vapor.

---

(1) El 5.º titulado *Incompatibilidad de ferrocarril sobre carretera.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Terminado el examen de las opiniones de los Ingenieros Jefes de estas cuatro provincias acerca de la clasificación de las líneas que constituyen sus respectivas propuestas, pasemos á exponer también la nuestra, respecto de la que hemos conceptuado conveniente formular.

Veintidos son las líneas que constituyen nuestra propuesta, y que para mayor facilidad de su recuerdo, recapitulamos en la siguiente relación, en el mismo orden con que las hemos tratado y las dejamos expuestas.

RESUMEN

de las líneas de ferrocarriles secundarios que propone la Sociedad Económica para la región Gallega.

Número de orden de las líneas.	DENOMINACIÓN.	Longitud en kilómetros.
1	Del litoral Cantábrico. Comprende desde Rivadeo hasta Ferrol.	156
2	Del litoral Atlántico. Desde la Coruña hasta Corcubión.	100
3	De Santiago á Muros, con un ramal a Noya.	72
4	De Negreira á Laje.	56
5	De Monforte á Santiago.	150
6	De la estación de Baamonde (en el f. c. de vía ancha) á Foz	85
7	De Villalba á Vivero.	55
8	De Villalba á Ferrol.	62
9	De la estación de Puebla de S. Julian (en el f. c. de via ancha) al confín de la provincia de Oviedo enfrente de Fonsagrada.	85
10	De la estación de Bóveda (en el f. c. de via ancha) al Incio.	21
11	De Carril á Cambados.	16
12	De Padrón á Santa Eugenia.	50
13	De la estación del ferrocarril de via ancha más inmediata á Caldas de Reyes, á la línea núm. 5 de esta propuesta.	40
14	De Silleda (punto de la línea núm. 5 de esta propuesta) á las estaciones de Rivadavia y Barbantes (en el f.c. de via ancha.)	85
15	De Pontevedra á la línea anterior entre Carballino y Rivadavia.	70
16	De Vigo á Bayona.	25
17	Del Porriño á Mondariz, por Puenteareas.	22
18	De Tuy á la Guardia.	28
19	De Orense á la frontera portuguesa por Verín.	85
20	De Orense á la frontera portuguesa por Celanova y Bande.	90
21	De la estación de Puebla de Brollón (en el f. c. de via ancha) á Ginzo de Limia.	75
22	De la estación de Montefurado (en el f. c. de vía ancha) á la provincia de Zamora por Puebla de Trives y Viana del Bollo.	80
	Longitud total.	1508

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

La clasificación que nos resta hacer de las veintidos líneas de la relación precedente, habrá de comprender los tres primeros conceptos de la regla segunda de la Real orden de 12 de Marzo de 1888, que aunque ya transcritos en otro lugar, repetiremos aquí para tenerlos más facilmente presentes; y son:

1.º Ferrocarriles que deben construirse independientemente de las carreteras ordinarias del plan general.

2.º Ferrocarriles que deben ocupar algunas de dichas carreteras.

Y 3.º Ferrocarriles que deben sustituir á otras carreteras no construidas.

Para llegar á la determinación de lo concerniente á estos conceptos, cumple primeramente fijar nuestro criterio sobre las cuestiones que hemos apuntado en párrafos anteriores, á saber: respecto de la diferencia que debe distinguir los ferrocarriles de los tranvías, y respecto al sistema de tracción que debe emplearse en los unos y en los otros.

Hemos dicho ya que estábamos conformes con lo expuesto por el Ingeniero Jefe de Lugo en lo esencial de lo trascrito de los párrafos 4.º y 5.º, de su memoria, cuyo contenido puede resumirse en las dos conclusiones siguientes: 1.ª Que el tranvía no pasa de ser una manera especial de utilizar las vías carreteras ordinarias, sin perjuicio ni interrupción de todos los demás servicios á que esas carreteras se destinan; y 2.ª que el ferrocarril es género aparte en las vias de comunicación, incompatible con la coexistencia de una carretera sobre el mismo terreno.

Consecuentemente dejaremos consignado que entendemos y denominamos tranvia, toda vía férrea establecida sobre una carretera ordinaria que ha de prestar ambos servicios, el de ferrocarril y el de carretera, simultáneamente; y que entendemos y denominaremos ferrocarril, toda vía férrea que cumpla su destino con absoluta independencia del ordinario de carretera, exceptuando en uno y en otro caso los cruzamientos de nivel que puedan ser indispensables.

El estudio de los sistemas de tracción que deben emplearse en los ferrocarriles y en los tranvías exige tener en cuenta que, para que el servicio de un verdadero ferrocarril pueda ser compatible con el ordinario de toda carretera, sería indispensable que ambos se verificaran en la mayor integridad de sus peculiares condiciones,

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

sin estorbarse mútuamente, y sin que ninguno de ellos impusiera su superioridad al otro. Pero esto á todas luces sería imposible, cuando en el ferrocarril se emplease motor de vapor, caso en que este impondría siempre su superioridad al servicio de la carretera, arrollando cuanto en ella hubiera de encontrar á su paso. Y organizar la simultaneidad de los dos servicios, aun sobre la base de reconocer superioridad en el del ferrocarril, compréndese desde luego cuán difícil habrá de ser, y la imposibilidad de lograrlo sin que ambos tráficos corran gravísimos riesgos; pues ni puede desconocerse que las condiciones técnicas de un ferrocarril son muy diferentes de las de una carretera ordinaria, y que por lo menos los railes tales como convienen al primero serían un constante estorbo en la segunda; ni tampoco cuán ocasionado á desgracias tiene que ser el que caminen al lado de un tren en movimiento los que viajan á caballo, los carruajes de todas clases, con sus largos tiros unos, sus briosos y asustadizos caballos otros, y los tardíos y pesados bueyes de los vehículos del país que tan frecuentemente se encuentran en las carreteras: peligros que no bastaria á conjurar una valla longitudinal que se quisiera establecer entre los dos servicios, puesto que la reducida latitud de la generalidad de las carreteras no alcanza para dar á cada vía el ancho conveniente para la debida independencia y necesaria seguridad del tráfico. Y como el aumentar á las carreteras su latitud, según proponen algunos Ingenieros jefes, habría de ser tan costoso ó muy poco menos que hacer de nuevo la vía con absoluta independencia de aquéllas, sin que en ningún caso la diferencia pudiera nunca compensar los riesgos é inconvenientes del emplazamiento, no podemos menos de declarar una vez más, á nuestro juicio, de absoluta necesidad en esta región la incompatibilidad del servicio de ferrocarriles con tracción á vapor, con el ordinario de las carreteras; y como su consecuencia, que los ferrocarriles que hayan de instalarse sobre las últimas vías citadas, á los que denominamos tranvias, sean servidos por tracción animal, pues que entonces vendrán á ser una variedad más entre las mismas clases de carruajes que hoy dia transitan por las carreteras.

La necesidad de que los verdaderos ferrocarriles sean servidos con tracción de vapor la conceptuamos indiscutible. Hemos dicho al principio de nuestro trabajo que la nota esencial que habrá de

caracterizar y distinguir la época actual de las anteriores, es el gran valor que viene reconociéndose al tiempo. Como este, por una parte, habrá de permanecer tan constante en la sucesión de si mismo, cual lo ha sido hasta hoy, y como por otra no es dado á la actividad humana prescindir de él, ni economizarlo siquiera, de ahí que haya surgido y surja la necesidad de buscar un equivalente á esa imposible economía, proporcionando medios que faciliten el hacer más, de lo que en cada unidad de tiempo ha venido haciéndose hasta ahora: problema resuelto satisfactoriamente con el vapor y la electricidad. Pero como no todas las cosas que han de suceder en el tiempo demandan igual actividad, hácese indispensable una gradación tál en el establecimiento de dichos medios, que permita en cada caso, la adopción del más conveniente.

La clase y gradación de líneas que creemos deba elegirse para el plan general de ferrocarriles secundarios, es:

1.º Tranvías, ó sean ferrocarriles de un metro de ancho entre los railes, instalados sobre las carreteras ordinarias, y con tracción animal, para que sean compatibles los servicios de ambas vías.

2.º Ferrocarriles, con tracción de vapor, de un metro de ancho, con pendientes y curvas límites, que proporcionen la mayor economía posible en el coste de primera ejecución, y con absoluta independencia de las carreteras ordinarias.

3.º Ferrocarriles, también con tracción de vapor, y absolutamente independientes de las carreteras como los anteriores, pero con pendientes que no pasen de los límites admitidos en los de vía ancha, aunque el de las curvas descienda algo del tolerable en éstos, á fin de obtener mayores velocidades en la circulación, que las que permiten los del segundo grupo.

En consonancia con tales prescripciones hemos distribuido todas las líneas que constituyen nuestra propuesta, en los tres grupos que expresamos á continuación:

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Clasificación de las líneas que constituyen la propuesta de ferrocarriles secundarios.

Primer grupo.—Tranvías á instalar sobre carreteras, con tracción animal.

Línea número 10 del estado general de las de nuestra propuesta. Longitud en kilómetros.	21
Línea número 17. Solamente la parte comprendida entre Puenteareas y Mondariz. Longitud, kilómetros.	9
Suma	30

Segundo grupo.—Ferrocarriles con tracción de vapor, con curvas y pendientes de los límites mayores en éstas y menores en aquéllas que puedan admitirse, construidos independientemente de las carreteras ordinarias.

Línea n.º 7 de las del estado general. Longitud, kilómetros.	55
Id. n.º 8.	62
Id. n.º 9.	85
Id. n.º 15.	70
Id. n.º 17. La parte comprendida entre el Porriño y Puenteareas. Longitud, kilómetros.	13
Id. n.º 21.	75
Id. n.º 22.	80
Suma.	440

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Tercer grupo—Ferrocarriles con tracción de vapor, y pendientes que no pasen de los límites admisibles en los de via ancha, construidos independientemente de las carreteras ordinarias.

Línea n.º 1 de la relación general. Longitud, kilómetros.	156
Id. n.º 2.	100
Id. n.º 3.	72
Id. n.º 4.	56
Id. n.º 5.	150
Id. n.º 6.	85
Id. n.º 11.	16
Id. n.º 12.	50
Id. n.º 13.	40
Id. n.º 14.	85
Id. n.º 16.	25
Id. n.º 18.	28
Id. n.º 19.	85
Id. n.º 20.	90
Suma.	1038

RESUMEN.

Longitud de tranvías.	30
Idem de ferrocarriles de pendientes fuertes.	440
Idem idem de pendientes suaves.	1038
Total.	1508

La justificación de la categoría asignada á las líneas de cada grupo habrá de reconocerse conforme con la importancia relativa de las mismas.

Los dos únicos ferrocarriles tranvías, que proponemos en el primer grupo, no son realmente, sobre todo el último, más que líneas para servicio de viajeros, durante la pequeña temporada del año en que están abiertos al público los dos establecimientos.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

de aguas minerales del Incio y de Mondariz; y facilmente se comprende que, con tal fin, más bien debe atenderse á proporcionar á los enfermos que han de utilizar dichas líneas, la mayor comodidad en el trasporte, que la prontitud. Por eso juzgamos bastante para dicho objeto los tranvías.

La importancia pública de las siete líneas del segundo grupo, y de las trece del tercero, la conceptuamos acreditada con lo que, respecto de cada una de ellas, dejamos consignado al detallarlas en la propuesta. El servicio á que se las destina habrá de ser constante, y extenderse no sólo al de viajeros, sino al trasporte de mercancías y ganados, para lo cual es harto sabido que se necesita la tracción á vapor, máxime siendo en lo general de bastante extensión cada línea.

La diferencia que se propone entre las líneas de estos dos grupos, no puede acreditarse en todas ellas de una manera tan precisa y decisiva que no deje bastante que desear. La apreciación que hacemos respecto de lo futuro, llévanos á presumir la necesidad, que se dejará sentir en no muy lejana época, de vias de comunicación que proporcionen trasportes fáciles y rápidos entre los pueblos y las comarcas á que afectan más directamente las líneas del tercer grupo. Algunas de ellas, por lo menos, las hubiéramos aun querido de via ancha. Principalmente la de Monforte á Santiago, (n.º 5), la de Silleda á Barbantes, (n.º 14), y la de Orense á Portugal por Verín (n.º 19), inspírannos tales deseos; pero ya que no se pueda aspirar por de pronto á esto, hay que reconocer necesario que dichas líneas, y las demás en que se perciban motivos que lo reclamen algún dia, se aproximen desde ahora á aquéllas cuanto sea dado, lo que sólo puede lograrse dotándolas de condiciones técnicas apropósito, especialmente las referentes á su perfil longitudinal.

Atribuimos tal importancia á la linea n.º 5, que no vacilamos en aseverar que ninguna otra de las del plan, puede disputarle la preferencia en servir á más y mejores intereses públicos. La inmensa mayoria del territorio gallego encuéntrase situado en el ángulo que forman las dos grandes ramas del tronco principal del ferrocarril del Noroeste que bifurcan en Monforte, viniendo á ser la línea que proponemos de Monforte á Santiago, próximamente la bisectriz de este ángulo. Dicha línea facilitará la comunica-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ción más directa dable entre los seis ricos é importantísimos valles de Lemus, Camba, Deza, Trasdeza, Tabeirós y Bea; abrirá á Santiago y á la gran comarca de que es esta ciudad centro de afluencia, la comunicación también más directa que puede existir, con la Corte y demás puntos del interior de la Nación; encontrará en su trayecto numerosos pueblos nutridamente poblados, entre los que merecen especial mención Chantada y Lalin, cabezas de partido judicial, correspondientes á las provincias de Lugo y Ponvedra, respectivamente; y por último, en combinación con las líneas números 3 y 4 de nuestra propuesta, que se dirijen desde Santiago al extremo Noroeste del litoral atlántico, y con el ferrocarril de via ancha, que desde Monforte sigue hácia Madrid, constituirá en la dirección más recta posible, una diagonal completa de la región gallega.

La línea núm. 14 de Silleda á Barbantes, y la núm. 19 de Orense á Portugal por Verín, tampoco dejan dudas de su capital importancia. Aparte de las condiciones del territorio que recorren, según queda en otro lugar hecho mérito, conviene fijar la atención en que la combinación de entrambas líneas con el trozo de ferrocarril de via aneha de Barbantes á Orense determina una comunicación con Portugal, que continuada en esta Nación, como creemos acontecería tan luego como fuese un hecho la que proponemos con el número 19, nos colocará en el empalme del ferrocarril de via ancha de Fregenedo á Salamanca, con notable ventaja de distancia, respecto de la que hay que recorrer por la linea de Oporto.

Sobre las restantes líneas del tercer grupo creemos excusado hacer especiales consideraciones, ya por haberlo verificado al detallarlas en la propuesta, ya porque conceptuamos reconocerse facilísimamente que entrañan mayor importancia que las del segundo grupo, y que es por lo tanto natural y conveniente la diferencia establecida entre ellas. Además, debe tenerse en cuenta que no siendo el fin del plan de vias que se proyecta, secundar solamente la actividad social existente, sino también desarrollarla y aumentarla, y aun provocarla y hacerla surgir donde quiera que se vislumbre posibilidad de conseguirlo, no debe ni puede someterse á preciso cálculo matemático la instalación de tales medios de progreso, que á la postre llevan siempre consigo el bién y la prosperidad.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

Un ejemplo de la conveniencia de aventurar algún sacrificio en este sentido, lo tenemos en esta misma región y muy cerca de nosotros. Cuando en esta Sociedad Económica hubo de despertarse la idea de construir una vía férrea de ancho normal entre la ciudad de Santiago y el puerto de Carril, apenas existía industria, comercio, ni tráfico con corriente significada en semejante dirección, y el trasporte de viajeros estaba limitado á un muy reducido número de personas que durante dos meses del año podían necesitar para las atenciones de su salud, de los baños de mar.

La Sociedad Económica, no obstante la carencia de datos positivos que patentizasen el buen resultado de un proyecto que era necesario emprender para que tuvieran cumplida realización sus ideales, no vaciló en su fé, y lo patrocinó y recomendó con tal interés, que ha logrado verlo convertido en realidad, siquiera no sin que hubiese atravesado por grandes vicisitudes; alcanzando ella, así, la gloria de poder demostrar no eran infundados sus primeros presentimientos, y que las grandes empresas para prosperar, necesitan solamente se acometan con fé y decisión. La línea de Santiago á Carril sostiénese hoy bien con el producto del trasporte de viajeros y mercancías que por ella circulan, sin observarse por eso que se hubiesen creado ni en Santiago, ni en Carril, ni en Villagarcía, grandes elementos agrícolas, industriales ó comerciales, cuyo germen no existiese ya cuando se inició el proyecto de semejante ferrocarril: y conocido es, y bien á la vista está el aumento de construcciones urbanas que se viene realizando en Villagarcía, sin que tampoco pueda explicarse muy satisfactoriamente el por qué de tantas y tan notables mejoras.

Réstanos ocuparnos de los ferrocarriles de nuestra propuesta que deben sustituir á otras carreteras no construidas.

Respecto de este particular creemos excusado entrar en discusión y en detalles, porque juzgamos absolutamente indispensable una revisión general del plan vigente de carreteras, que es difícil por no decir imposible se armonice ni con el de ferrocarriles de la red principal, ni mucho menos con el de los secundarios. Creemos si, en tesis general, que por de pronto deberá suspenderse la ejecución de todas las líneas de carreteras que hubieren de recorrer los mismos trayectos, y servir los mismos intereses que los ferrocarriles secundarios, ya se encuentren dichas líneas en estudio, ya estu-

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

diadas y aprobadas, ya contratadas y sin comenzarse su ejecución: sin que por esto dejemos de reconocer la existencia de casos en que convenga no sólo conservar alguna de las carreteras actuales que corra á inmediación de un ferrocarril de nuestra propuesta ó de la red principal, sino aun construir de nuevo cualquier otra donde no la haya, y se reconozca ser útil ó necesaria.

Con lo cual damos por terminado este informe, al que para mayor esclarecimiento, acompañamos el plano de que ya se ha hecho mérito, y los estados siguientes cuyos epígrafes manifiestan su objeto. El deseo sincero del acierto, y sentimientos de punzante patriotismo nos han servido de estimulo y guía para corresponder honradamente á la confianza que en nosotros depositara la Sociedad Económica, al encomendarnos el estudio de cuestión tan vital para esta región, como la de la red de sus futuros ferrocarriles secundarios. ¡Ójalá que nuestro humilde trabajo sea acepto á la Sociedad, y después en esfera más elevada al Gobierno, y pueda contribuir en algo al bien y prosperidad de Galicia, por cuyos intereses tenemos obligación patriótica de velar, para su defensa y fomento!

Santiago 25 de Enero de 1889.—*Antonio Sánchez Seijas.—Pedro Pais Lapido.—José A. Parga Sanjurjo.—Isidoro Casulleras.—Manuel Otero López.—José Varela López de Limia.—Tomás Martínez Grau.*

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

El antecedente informe, leido y discutido en las sesiones de 30 *de Enero y* 7 *y* 18 *de Febrero del corriente año, fué aprobado definitivamente en la última, acordándose asimismo un voto de gracias para la Comisión informante, y señaladamente para el ponente y á la vez autor del plano, D. Manuel Otero López, al que se nombró socio de mérito por este y otros varios patrióticos servicios.*

Santiago 20 *de Febrero de* 1889.

V.° B.°
EL DIRECTOR,
Joaquín Díaz de Rábago.

EL SRIO. GENERAL,
Benito Núñez Forcelledo.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

ESTADOS COMPARATIVOS de las líneas que deben constituir el plan de ferro
Comisiones provinciales, y la de la Sociedad Económica de Amigos del Pais de Santiago.

PROVINCIA

	DESIGNACIÓN DE LAS LINEAS.	LONGITUDES DE LAS LÍNEAS. Del Ingeniero Jefe. — Kilómetros.	De la Comisión provincial — Kilómetros.	De la Sociedad Económica. — Kilómetros.
(a)	Del litoral cantábrico (Barquero á Jubia).	65	71	71
(b)	De Bergantiños (De Cerceda á Corcubión)..	90	100	100
(c)	De Santiago á Muros y Noya.	70	70	72
(d)	De Santiago á Monforte (La parte de la provincia de la Coruña).	25	25	25
(e)	De Santiago á Rivadeo por Lugo (La parte de la provincia de la Coruña).	70	70	»
(f)	De Ferrol á Villafranca (La parte de la provincia de la Coruña).	42	42	42
	De Corcubión á Muros.	»	36	»
	De Negreira á Laje.	»	»	56
	De Padrón á Santa Eugenia.	»	»	50
	TOTALES.	362	414	416

carriles en Galicia, según las propuestas de los Ingenieros Jefes de las provincias, las de las

DE LA CORUÑA

OBSERVACIONES

El Ingeniero Jefe propone que se verifique en Jubia el empalme de esta línea con la de vía ancha proyectada entre Betanzos y Ferrol. La Comisión provincial pide que siga independiente la línea hasta Ferrol, lo que aumentará la longitud indicada por el Ingeniero en unos 6 kilómetros; y la Sociedad Económica opina como la Comisión provincial.

El Ingeniero Jefe propone el empalme de esta línea en la de vía ancha proyectada entre Santiago y Cambre. La Comisión provincial pide que siga independiente hasta la Coruña, lo que producirá unos diez kilómetros de mayor longitud; y la Sociedad Económica opina como la Comisión provincial.

El Ingeniero y la Comisión provincial están conformes; pero la Sociedad Económica opina que debe tocar la línea en los Angeles, lo que podrá aumentar su longitud dos kilómetros.

El Ingeniero y la Comisión provincial suponen el término de esta línea en el puente Ulla y la Sociedad Económica cerca de la barca de Sarandón, lo que no produce aumento alguno en la longitud.

El Ingeniero y la Comisión provincial están conformes; pero la Sociedad Económica no admite esta línea.

Absoluta conformidad en esta línea entre Ingeniero Jefe, Comisión provincial y Sociedad Económica.

Esta línea la propone la Comisión provincial; pero no el Ingeniero Jefe ni la Sociedad Económica.

La Sociedad Económica propone esta línea, por más que no la pidan ni el Ingeniero Jefe, ni la Comisión provincial.

Id. id. id. id.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

PROVINCIA DE LUGO.

Núm.	DESIGNACIÓN DE LAS LINEAS.	LONGITUDES DE LAS LÍNEAS. Del Ingeniero Jefe. — Kilómetros.	De la Comisión provincial — Kilómetros.	De la Sociedad Económica. — Kilómetros.	OBSERVACIONES.
1	Del litoral (De Rivadeo al Barquero).	85	85	85	Esta línea la propone el Ingeniero Jefe, y la admite la Comisión provincial y la Sociedad Económica.
2	De Rivadeo á Carril (De Rivadeo á Pambre por Lugo).	142	142	»	Esta línea propuesta por el Ingeniero Jefe y admitida por la Comisión provincial, no la considera necesaria la Sociedad Económica, por lo que no la propone.
3	Villafranca á Ferrol (Parte de la provincia de Lugo).	142	142	20	Aun cuando hay perfecto acuerdo entre el Ingeniero Jefe y la Comisión provincial respecto de esta línea, la Sociedad Económica sólo considera necesaria la parte de Villalba á Ferrol.
4	Cuenca del Navia (La parte de la provincia de Lugo).	51	51	85	
5	De la Barca de Torbeo á Pambre.	87	87	65	Esta línea, que propone el Ingeniero Jefe y admite la Comisión provincial, cree la Sociedad Económica que debe extenderse hasta la estación de Puebla de S. Julián.
6	Cerezal á Foz.	138	138	85	Apesar del acuerdo entre el Ingeniero Jefe y la Comisión provincial respecto de esta línea, la Sociedad Económica cree conveniente modificarla muy radicalmente, y la propone desde Monforte al confin de la provincia de Pontevedra, pasando por Chantada.
7	De Cabreiros á Vivero.	50	50	55	El Ingeniero Jefe y la Comisión provincial también están conformes respecto de esta línea, pero no la Sociedad Económica que considera deber reducirla á la parte entre Baamonde (estación del ferrocarril de Ponferrada á la Coruña) á Foz.
8	De Bóveda al Incio.	21	21	21	También hay acuerdo respecto de esta línea entre el Ingeniero Jefe y la Comisión provincial; pero la Sociedad Económica cree deber modificarla considerándola de Villalba á Vivero, lo que podrá ocasionar unos cinco kilómetros de aumento en la longitud propuesta por el Ingeniero.
»	De la estación de Puebla de Brollón al límite de la provincia de Orense, para una vía á Ginzo de Limia	»	»	15	Conformes con esta línea el Ingeniero Jefe, la Comisión provincial y la Sociedad Económica.
	TOTALES. . . .	716	716	431	Esta comunicación, de que no hacen mérito ni la propuesta del Ingeniero Jefe, ni la Comisión provincial, es reclamada por el Ingeniero Jefe y la Comisión provincial de Orense, y reconocida conveniente por la Sociedad Económica.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

PROVINCIA

Número.	DESIGNACION DE LAS LÍNEAS.	LONGITUDES DE LAS LÍNEAS. Del Ingeniero Jefe. — Kilómetros.	De la Comisión provincial — Kilómetros.	De la Sociedad Económica. — Kilómetros.
1	De Vigo á Bayona.	25	25	25
2	Del Porriño á Mondariz, por Puenteareas.	22	22	22
3	De Pontevedra á Carril, por Cambados.	40	»	16
4	De Monforte á Santiago, por Lalín y Silleda. . . .	60	60	60
5	De Caldas á Oca.	40	40	40
6	De Tuy á la Guardia.	28	»	28
7	De Marín á Cangas.	22	»	»
8	De Rivadavia á Silleda, por Carballino.	30	»	30
	De Cambados á Caldas.	»	18	»
	De Pontevedra por Puente Caldelas, al límite de la provincia de Orense en el valle de Avión.	»	32	40
	De la Cañiza á la estación de Creciente.	»	11	»
	TOTALES.	267	208	261

DE PONTEVEDRA

OBSERVACIONES

Esta línea, que propone el Ingeniero Jefe, es admitida por la Comisión provincial, y por la Sociedad Económica.

Id. id. id. id

Esta línea que propone el Ingeniero Jefe, no es admitida por la Comisión provincial; y la Sociedad Económica tampoco admite de ella más que la parte de Cambados á Carril.

Conformes en esta línea el Ingeniero Jefe, la Comisión provincial y la Sociedad Económica.

Id. id. id. id.

Esta línea, que propone el Ingeniero Jefe y admite la Sociedad Económica, cree la Comisión provincial que no es neeesaria.

Esta línea que propone el Ingeniero Jefe ni la admite la Comisión provincial ni la Sociedad Económica.

Esta línea propuesta por el Ingeniero Jefe y admitida por la Sociedad Económica, no la conceptúa necesaria la Comisión provincial.

Esta línea, que pide la Comisión provincial no es admitida ni por el Ingeniero Jefe ni por la Sociedad Económica.

Esta línea, que propone la Comisión provincial, y admite la Sociedad Económica, no la considera necesaria el Ingeniero Jefe.

Esta línea, que propone la Comisión provincial, ni la admite el Ingeniero Jefe ni la Sociedad Económica.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

PROVINCIA

Número.	DESIGNACION DE LAS LINEAS	LONGITUDES DE LAS LÍNEAS. Del Ingeniero Jefe. — Kilómetros.	De la Comisión provincial — Kilómetros.	De la Sociedad Económica. — Kilómetros.
1	De Orense á la frontera de Portugal, por Verín. . .	85	85	85
2	De Rivadavia á Santiago, por Carballino y Trasdeza.	40	40	55
3	De San Clodio (estación del f. c. de Ponferrada á la Coruña) á Ginzo de Limia.	60	60	60
»	De Orense á la frontera de Portugal por Celanova y Bande.	»	90	90
»	De la estación de Montefurado (ferrocarril de Ponferrada á la Coruña) á la provincia de Zamora, por Puebla de Tribes y Viana del Bollo.	»	»	80
»	De la línea número 2 al confin de la provincia de Pontevedra en el valle de Avión.	»	»	30
	TOTALES. . . .	185	275	400

DE ORENSE

OBSERVACIONES

Existe perfecto acuerdo respecto de esta línea entre el Ingeniero Jefe, la Comisión provincial y la Sociedad Económica.

Esta línea, que propone el Ingeniero Jefe y admite la Comisión provincial, cree la Sociedad Económica que debe aumentarse con un ramal desde Carballino á la Estación de Barbantes, para facilitar la comunicación más directa entre Santiago y Orense.

Conformes el Ingeniero y la Comisión provincial, así como la Sociedad Económica, aunque esta cree que será más conveniente el empalme en la linea de Ponferrada á la Coruña en la estación de la Puebla de Brollón, en vez de la de S. Clódio.

Esta línea que propone la Comisión provincial y admite la Sociedad Económica, no la conceptúa necesaria el Ingeniero Jefe.

Esta línea ni la propone el Ingeniero Jefe ni la Comisión provincial; pero la Sociedad Económica la conceptúa conveniente.

Esta línea, de que no hace mérito ni el Ingeniero Jefe ni la Comisión provincial es reclamada por la Comisión provincial de Pontevedra, y juzgada conveniente por la Sociedad Económica.

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

RESUMEN GENERAL.

	LONGITUDES DE LAS LÍNEAS.		
	Del Ingeniero Jefe. — Kilómetros.	De la Comisión provincial — Kilómetros.	De la Sociedad Económica. — Kilómetros.
En la provincia de la Coruña. . .	362	414	416
En la de Lugo.	716	716	431
En la de Pontevedra.	267	208	261
En la de Orense.	185	275	400
TOTALES.	1530	1613	1508

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

b 23533181

PRINCIPALES ERRATAS

PÁGS.	LÍNEA	DICE	DEBE DECIR
25	24 y 25	VI De Lugo á Rivadeo, línea que se encuentra en el mismo caso que la núm. 8.	VI De Lugo á Rivadeo, línea que se encuentra en el mismo caso que la anterior.
31	21	Villacastrín	Villacastín.
39	38	Ráveda.	Raveda.
43	10	Sierra del Farol.	Sierra del Faro.
73	27	emplazamiento.	acoplamiento.
78	24	Fregenedo.	Fregeneda.

BIBLIOTECA XERAL USC

USC UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA