

EXIGENCIAS FERROVIARIAS DE GALICIA

Y NECESIDAD DE RESOLVER ESTE PROBLEMA.

LEMA: *La necesidad más perentoria de Galicia, entera en el orden económico, es la construcción de ferrocarriles.*

ARTÍCULO PRELIMINAR

Razón del plan.

Los motivos que determinan y razones que demuestran las exigencias, es decir, las necesidades verdaderamente graves y apremiantes de un territorio dado en materia ferroviaria, pueden ser del orden estratégico, del económico o industrial, del sanitario, del cultural y del deportivo.

Estos cinco órdenes podían dar lugar en un trabajo de esta índole a otras tantas secciones o capítulos, en que se tratara de los ferrocarriles necesarios o más importantes dentro de cada orden; pero este método que parece el más científico, tendría el inconveniente de conducir a frecuentes e inevitables repeticiones, ya porque en un mismo ferrocarril pueden concurrir y concurren motivos o necesidades de varios órdenes distintos, ya porque la escasez del erario español y la misma limitación del tráfico correspondiente, restringiendo el número de ferrocarriles posibles, fuerza a coordinar, aún sacrificándolas en parte, conveniencias de varios órdenes en casos en que no coinciden exactamente.

Tampoco cabe agrupar los ferrocarriles de que se trata por provincias o comarcas; porque además de que la división en provincias es muy artificial, y no constituye base científica para nada, varios de los ferrocarriles que deben construirse han de unir puntos de distintas provincias y comarcas.

Por estas razones prefiero tratar de los ferrocarriles exigibles en Galicia, por orden de su necesidad e importancia, según yo la entiendo, pero distinguiendo metódicamente al tratar de cada uno de ellos las razones o motivos de cada orden que lo reclaman.

De la "necesidad de resolver este problema", el ferroviario gallego, como esto no constituye una segunda parte del tema, sino una ampliación o explicación de éste; pues el que dice *exigencias* en materia social dice ya algo que es necesario resolver, no hago estudio aparte, sino que trato al hablar de cada uno de los ferrocarriles que defiendo en particular.

ARTÍCULO I.

Ferrocarril de Orense a Zamora.

§ I.

Observaciones generales y básicas.

El ferrocarril de Orense a Zamora ha sido ya declarado de utilidad pública por la ley de 25 de Diciembre de 1912, (1) y el proyecto del mismo fué aprobado por R. O. de 16 de Marzo de 1918. Conforme a ese proyecto, el ferrocarril tendrá 252 kilómetros, y pasará cerca y al Este de Allariz, al Este también, pero algo más lejos, unos 15 kilómetros quizá, de Ginzo de Limia y otros tantos al Nordeste de Verín, para acercarse luego a la frontera septentrional portuguesa en su extremo Este, y seguir desde allí en línea recta a Zamora.

Construída esa vía, el tren debería circular por ella en combinación con el de Zamora a Medina del Campo y el de esta ciudad a Madrid por Segovia, es decir, un mismo tren debería llegar desde Orense a Madrid (y viceversa) por Zamora, Medina del Campo y Segovia. Y aún se podrían aumentar las ventajas del ferrocarril en cuestión, combinándolo, además de lo dicho, con el de Zamora a Salamanca y el de esta ciudad a Cáceres, etc. En todo esto no se trata más que de combinaciones con ferrocarriles ya existentes.

El ferrocarril mencionado abreviará las comunicaciones de toda Galicia con las cuátro quintas partes del resto de España; pero para apreciar esto con la precisión posible, conviene distinguir en esa región una zona meridional o meridional-central, y una zona septentrional. La primera comprende, para estos efectos, las provincias de Pontevedra y Orense y los distritos del Sur de la provincia de la Coruña hasta Santiago inclusive, es decir, los partidos judiciales de Muros, Noya, Padrón, Negreira y Santiago. La segunda comprende la provincia de Lugo y el resto de la de Coruña.

Refiriéndonos, pues, primeramente a esa zona meridional o meridional y central de Galicia, que antes se indicó, y partiendo de la base oficial de que el ferrocarril de Orense a Zamora tendrá 252 kilómetros, como se dijo, resulta que ese ferrocarril debe acortar en 155 kilómetros el recorrido desde toda esa extensión de tierra gallega a las regiones enteras de Castilla la Nueva, Murcia y Andalucía, menos Huelva, a la provincia de Alicante en la de Valencia, a las de Ávila y Segovia en Castilla la Vieja y a la parte Sur de la provincia de Valladolid desde Medina del Campo, es decir, a todos los pueblos a los cuales, para ir desde Galicia por la línea férrea más corta, lo mismo con las líneas de hoy, que cuando se haga este que propongo ahora, hay que pasar por Medina del Campo.

El mismo ferrocarril debe abreviar en 100 kilómetros la comunicación de la zona gallega indicada (que es la mayor parte de Galicia) con Zamora, Salamanca, las dos provincias de Extremadura y la de Huelva, y en 75 la comunicación con las regiones de Aragón y Cataluña (por Valladolid y Ariza que es la línea más corta), con las provincias de Valencia y Castellón de la Plana, con la de Soria y con la ciudad de Valladolid, esto es, con todos los pueblos que en su línea ferroviaria más corta para Galicia tienen la estación de Valladolid.

Aun para la comunicación de esa parte de Galicia con Navarra, las Vascongadas y las provincias de Logroño, Santander, Burgos y parte de Palencia, es decir, con todos los pueblos que para tal comunicación deben utilizar la estación de Venta de Baños,

(1) Inserta en la Gaceta de Madrid del 31 del mismo mes.

sin pasar más al Sur, el nuevo ferrocarril acortará, es verdad, muy poco la distancia actual, pero no deja de ser importante, por ser una vía más, que no alarga la distancia, y que además está menos expuesta a interrupciones por razón de nevadas y otros accidentes naturales.

Todo lo dicho respecto a la zona meridional de Galicia y sus comunicaciones ferroviarias, adquiere especialísima importancia tratándose de los partidos (no precisamente las villas) de Allariz, Gizo de Limia, Verín y aún Viana del Bollo, hoy incomunicadas ferroviariamente, y que con el ferrocarril en cuestión tendrían comunicación rápida con el resto de Galicia por Orense, y con las demás regiones de España por Zamora.

En cuanto a la parte septentrional de Galicia desde Monforte, para ésta el ferrocarril de Orense a Zamora tiene mucha menos importancia. No obstante, ese ferrocarril abrevia 63 kilómetros en relación con las líneas actuales su comunicación con las regiones de Castilla la Nueva, Murcia y Andalucía (menos Huelva), la provincia de Alicante, las de Ávila y Segovia y la parte Sur de la de Valladolid. Esto aparte de la importancia que tiene el contar con una línea más para comunicarse con el exterior de Galicia.

§ II.

El ferrocarril de Orense a Zamora desde el punto de vista estratégico.

Primeramente no es necesario encarecer la importancia de la región gallega y el grave daño que toda la economía nacional experimentaría, si esa región fuese ocupada aún temporalmente por un ejército enemigo. Trátase de una región de cerca de 30.000 kilómetros cuadrados (exactamente 29.154) y más de dos millones de almas, de un país con poblaciones tan comerciales y ricas como Vigo, Coruña y aún Villagarcía, con una plaza fuerte y asiento de uno de los tres grandes arsenales del Estado como es Ferrol, y con una ciudad monumental, no superada por ninguna otra de España, como es Santiago, aparte de otras no tan monumentales, pero todavía interesantes en ese orden, como es Orense, y aún Lugo con sus murallas romanas. Trátase además de un territorio con grandes yacimientos de hierro, cobre y estaño, en su mayor parte inexplotados todavía por falta de comunicaciones, pero que serían explotadas por un enemigo invasor, para batirnos con nuestro propio hierro (como hacen los alemanes con los franceses, utilizando las minas de Briey) y del pueblo que cría el ganado vacuno cuyas carnes se consumen en la mayor parte de España, y ofrece una buena parte del pescado que se consume en la Corte. Esto aún prescindiendo de la agricultura y de las industrias (naviera, conservera, metalúrgica, de curtidos, encajes, etc.) que hay en Galicia, y de las grandes bellezas de su tierra y de sus rías, no comparables con las de ninguna otra región de España.

Pero lo que hace más digna de atención y cuidado a Galicia desde el punto de vista estratégico es la circunstancia de ser fronteriza con Portugal, que es casi como serlo con Inglaterra, a la cual está sometido el este lusitano, y el tener 453 kilómetros de costa y en ésta además en el Sur rías y puertos tan excelentes como Vigo, Marín y Villagarcía y en el Norte ciudades tan importantes como Coruña y una plaza fuerte y asiento de un gran arsenal del estado como Ferrol. Aun dentro de Galicia lo más interesante cabalmente para nuestro objeto es la zona Sur, por concurrir en ella a la vez la frontera portuguesa, que podríamos llamar anglo-portuguesa, y las rías y puertos mencionados tan visitados y conocidos por las escuadras británicas.

Luego es indispensable la construcción de un ferrocarril que permita, cuando sea necesario, el transporte rápido de tropas y material de guerra desde las otras regiones de España a esta de Galicia, y singularmente a la zona Sur de ella; y ningún otro puede satisfacer tan completamente esa exigencia como el ferrocarril de Zamora a Orense, que atiende cabalmente de una manera principal a esa zona Sur tan peligrosa, reduciendo en 155 kilómetros la distancia ferroviaria, que hoy la separa de la Corte y

de todos los pueblos del centro, Sudeste y Sur de España, y en cierta proporción la que la separa de otras regiones, como hemos visto, y que, aun para la zona Norte de Galicia, tiene la ventaja de economizar 63 kilómetros desde el centro etc. de España, y ser un ferrocarril más Lsos 155 kilómetros representan para unos pueblos de Galicia un 20 por 100 de su distancia a Madrid, por ejemplo, y para otros hasta un 23.

Además el ferrocarril actual del Sur de Galicia llega solo al extremo Oeste de la frontera galaico-portuguesa, y deja desatendido todo el resto de la frontera, exenta y hasta alejada hoy de toda vía férrea. Y esto es tanto más extraño, tanto más grave, cuanto que de la parte de Portugal hay tres ferrocarriles que conducen á la frontera dicha: uno al Oeste de ella, el de Valenza, que entaza con el español; otro en el centro, el de Chaves, y otro hacia el Este el de Braganza, de suerte que un ejército anglo-portugués, que invadiese a España por la vía de Chaves, o la de Braganza, y por una de ellas o por ambas habría de hacerlo de todas suertes, para evitar el obstáculo del Miño, (1) no podría ser contenido hoy sino por tropas que llegasen a pié pesadamente por la carretera de Orense, Verín, Puebla de Sanabria, recorriendo 72 kilómetros hasta Verín, y otros 15 hasta la frontera frente a Chaves, o muchos más hasta Puebla de Sanabria en Zamora, frente a Braganza.

En cambio, el ferrocarril de que tratamos, pasando casi paralelo y cercano a la frontera septentrional portuguesa en su extremo Este (al Sur de Puebla de Sanabria), y no muy lejos de ella en su centro, hacia Verín, permite acudir con la rapidez posible a esa frontera, lo mismo desde el centro y Norte de Galicia, que desde el centro y Sur del resto de España.

Supongamos, en efecto, que un ejército anglo-portugués intenta invadir Galicia por la línea de Chaves. Para acudir hoy a contenerle un ejército desde Madrid, tendría que recorrer 691 kilómetros de ferrocarril (por Segovia) hasta Orense, y después 87 kilómetros a pié, mientras que con el ferrocarril indicado tendría solo que recorrer poco más o menos 480 kilómetros hasta la estación intermedia más próxima a Chaves y veinte o veinticinco kilómetros a pié, que todavía se pueden y deben evitar con el ferrocarril estratégico proyectado de Verín a Chaves. Es decir, que el ferrocarril en cuestión, aun sin otro complemento, ahorraría al ejército defensor en ese caso unos 210 kilómetros de viaje en tren, y unos 50 de viaje a pié. Si la invasión se hiciese por la línea de Braganza, las ventajas del ferrocarril proyectado serían todavía mayores.

Por último, es inadmisibile desde el punto de vista estratégico, que un país de la extensión de Galicia, que tiene tantos valores de varias clases que defender, y está tan rodeado de peligros por el Sur, Oeste y Norte, tenga una sola vía de comunicación con el resto de España; pues un ferrocarril solo no es de ningún modo suficiente para transportar tropas y material de guerra con la rapidez necesaria en caso de un ataque extranjero, y aun en el de una revolución interior. Cataluña, que es la región más análoga a Galicia para estos efectos, por tener casi la misma extensión que ella, (32.194 kilómetros cuadrados) y como ella también frontera con el extranjero y costa, aunque

(1) Los ríos no son barreras infranqueables para los ejércitos beligerantes, y no sólo hoy, sino desde hace siglos; pero no dejan de ser obstáculos serios e importantes para los que quieren avanzar a través de ellos, cuando son suficientemente caudalosos. En la actual guerra europea los alemanes lograron, no sin dificultades y dilaciones, atravesar el Danubio; pero los italianos estuvieron contenidos en el Isonzo muchos meses, y los austriacos se ven detenidos en el Piave en los días en que esto escribo, y aun las últimas noticias son que en algún punto, en que lo habían atravesado, han tenido que repararlo, por la dificultad de aprovisionarse a través de él.

Pues bien; el Miño desde su desembocadura hasta Orense, y aún hasta su unión con el Sil, constituye un obstáculo importante para el ejército que tenga que atravesarlo frente al enemigo. En nuestra guerra de la Independencia, Soult, en 1809, quiso pasar a Portugal, atravesando el Miño por Tuy, y tuvo que desistir de ello y encaminarse a Orense, para utilizar el puente de esta ciudad.

¿Y hemos de creer que el ejército que hubiese de invadir Galicia por Portugal había de intentar hacerlo por donde hay obstáculos graves, pudiendo verificarlo por donde no los hay?

ésta bastante menor que la gallega, tiene para su comunicación con las demás regiones de la Península un ferrocarril desde Valencia a Tarragona, que se prolonga a Barcelona, Gerona y Port-Bou en la frontera francesa; otro desde Zaragoza a Tarragona, que puede seguir a Barcelona por línea distinta de la anterior, y otro desde Jaca y Huesca a Lérida, que luego se bifurca en dos, uno para Tarragona y otro para Manresa y Barcelona. De suerte, que a Cataluña llegan procedentes de otras regiones tres ferrocarriles distintos, o mejor cuatro, si se cuenta la bifurcación del de Lérida, y de ellos tres alcanzan a los puertos de Tarragona y Barcelona. Además ésta tiene comunicación directa o casi directa con las otras tres capitales catalanas. Por último, para la defensa de la frontera catalano-francesa, además del ferrocarril de Port-Bou, que enlaza con los ferrocarriles franceses, puede servir otro más al Oeste, el de Barcelona y Manresa a Poblá de Lillief. (De los ferrocarriles puramente interiores de Cataluña no tengo por que hablar aquí). Galicia, en cambio, no tiene más que uno y eso no debe continuar.

Y esto es tanto más grave cuanto que la única vía férrea que une a Galicia con las otras regiones españolas, atraviesa, a la entrada de ella, varios puertos montañosos, y es con frecuencia interceptada por la naturaleza, y puede serlo con especial facilidad por la mano del hombre. No hace mucho tiempo, en Diciembre de 1916, las nevadas que obstruyeron la vía férrea en Brañuelas, Granja y Torre, (provincia de León) impidieron la comunicación ferroviaria de Galicia con el resto de España por espacio de diez días seguidos (del 10 al 20), durante los cuales ni la correspondencia del centro de España circuló en la región galaica ¿Qué hubiera sucedido entonces, si hubiera que acudir a la defensa de esa región amenazada en sus costas o en su frontera con Portugal? ¿Y quién no reconoce con esto más y más la necesidad de una línea férrea como la de Orense a Zamora, que no ofrece ni con mucho peligros tan graves ni tan frecuentes?

Es, pues, indispensable desde el punto de vista estratégico el ferrocarril de Orense a Zamora, y ningún otro de España, de los que faltan por construir, es comparable con éste por su importancia, ni por su urgencia desde el punto de vista capital que es objeto de las precedentes líneas.

§ III.

El ferrocarril de Orense a Zamora en el orden económico e industrial.

No voy a tratar de razones económicas que sean comunes a todos los ferrocarriles o a la mayor parte de ellos, sino que dando esas por supuestas, hablaré de las propias y peculiares del ferrocarril de que se trata.

Como es común en los países cuyos terrenos son primitivos o arcaicos en el sentido geológico de la expresión, Galicia es muy abundante en criaderos minerales singularmente metálicos, y aunque estos existen en las cuatro provincias gallegas, son más numerosos e importantes en las provincias del Este: Lugo y Orense. La mayor parte de esos criaderos están inexplorados, a pesar de tantas concesiones como inútilmente se otorgaron; pero pueden y deben explotarse cuando haya facilidades de transporte, y entonces constituirán una verdadera riqueza para Galicia y para España.

Pues bien; el ferrocarril de Orense a Zamora, pasando por los partidos (no las capitales de ellos) de Viana del Bollo. Verín y Ginzó de Limia, facilita los transportes en unos casos directamente, y en otros con la ayuda de pequeñas vías suplementarias, a los que exploten los siguientes yacimientos, que hay en esos partidos. En el partido de Viana del Bollo hay los criaderos de menas de estaño de Pentes en la Gudiña y de Penouta en Viana del Bollo, y las de menas de cobre en el Bollo. En el partido de Verín hay las en otro tiempo famosas y hoy abandonadas minas de estaño de Verín y las del mismo metal o menas de él de Monterrey, de Laza y de Villardebós, y las de tungsteno de Villardebós (Villardeciervos). En el partido de Ginzó de Limia los de menas de tungsteno de Ginzó de Limia, de Porquera, de Baltar y de Calvos de Randín

Para la explotación de todos esos yacimientos tiene importancia especial el ferrocarril de que tratamos; pero también la tiene, y no pequeña, para la de algunos otros de la provincia de Orense y aún de la de Pontevedra; aunque para estos sean mejores, en algunos casos, las vías marítimas. En el partido de Celanova los criaderos de menas de estaño de Gomesende y Freás de Eiras, y en Rivadavia los análogos de Arión, cuando se exploten, tendrán siempre para el transporte de sus menas como ferrocarril más cercano el de Vigo a Orense; pero desde esta ciudad el transporte de las mismas para la mayor parte de España por el ferrocarril de Orense a Zamora, será mucho más rápido y económico que por otra vía. Los yacimientos de menas de estaño de Irijo y Beariz y los de pirita arsenical del mismo Beariz y de Boborás y San Amaro, todos en el partido de Carballino, están hoy lejos de toda vía férrea; pero si llegarán a ser explotados como deben, sus productos, lo mismo hoy por la carretera, que mañana por el ferrocarril de Santiago a Orense de que hablaré después, serían transportados a esta última ciudad, y estarían en el caso de las anteriores.

Tiene, pues, grande importancia el ferrocarril de Orense a Zamora para la explotación provechosa de una gran riqueza minera hoy inexplorada.

En otro orden de cosas sabido es que toda Galicia, y no menos que las otras provincias, de ella las de Pontevedra y Orense, surten de ganado vacuno para la matanza a una gran parte del resto de España, como surtió en época no lejana a Inglaterra. Además las rías de la provincia de Pontevedra (y me refiero a estas, porque son las que aquí me interesan) y singularmente las de Vigo, Marín y la amplísima de Arosa, producen gran abundancia de pescado, que ya fresco, ya preparado en las fábricas de salazón y de conservas, que tanto abundan a la orilla de tales rías, constituye ya hoy y debe constituir en mayor escala importante objeto de comercio de esa provincia con las del centro de España. Pues bien; si todo objeto de comercio que se exporta requiere medios de transporte rápidos para el buen servicio y la economía, los seres orgánicos, vivos o muertos, y entre ellos los antes mencionados, ganado vacuno y pescado fresco, reclaman con mayor razón ser transportados con rapidez, para que no sufran deterioro en el camino. Este fin está llamado a realizarlo lo mejor posible, por lo mucho que abrevia el recorrido, el ferrocarril de Orense a Zamora.

§ IV.

El Ferrocarril de Orense a Zamora en el orden sanitario-terapéutico.

Aunque en todas las regiones de España, y casi en todas las provincias, hay establecimientos de aguas minero-medicinales; pues solo dejan de figurar en los catálogos de éstas, que yo conozco, las provincias de Palencia, Soria, Segovia y Huelva, la mayor parte, quizá el 80 por 100 de esos establecimientos y de esas aguas tienen importancia puramente local o comarcana, por su deficiente mineralización y débil eficacia curativa, y por tener muchas similares que las sustituyen con igualdad o con ventaja. Pero hay algunos establecimientos de importancia social nacional, y aún europea; por ser únicos o casi únicos en su especie o en su grado de mineralización; por su gran eficacia y valor terapéutico, y por la gran multitud de enfermos que deben acudir a ellos. Cuando de estas aguas se trata es un deber social y nacional facilitar el acceso a ellas, estableciendo los medios de comunicación con ellas, más rápidos y económicos que las circunstancias permitan.

Ahora bien; entre esos establecimientos de aguas minerales de importancia nacional están los dos de Verín, o sea Verín, Sousas y Cabreiroa, especialmente el primero, de aguas bicarbonatado-sódicas ferruginosas y litínicas, muy recomendables para varias enfermedades del estómago y casi insustituibles para ciertas afecciones muy comunes del aparato urinario (catarro vesical, litiasis, etc.). Pues bien; esos establecimientos tienen hoy 72 kilómetros de carretera hasta la estación ferroviaria más próxima y con el ferrocarril de Orense a Zamora, además de reducirse en más de 200 kilómetros

el trayecto ferroviario para los que vengán (a Verín) del Centro, Este o Sur de España, se reducirá en 50 kilómetros aproximadamente la distancia de la línea férrea hasta esa villa, y esto mientras no se construya el ferrocarril complementario estratégico, que debe unir el de que tratamos con Verín y Chaves. Menos importancia tiene el establecimiento de Baños de Molgas, de aguas termales bicarbonatado sódicas, variedad silicatada, pero no es de los que la tienen menor, y a éste el ferrocarril en cuestión se aproximaría mucho.

Pero hay en la provincia de Pontevedra cinco establecimientos de importancia nacional, y entre ellos dos que no tienen nada comparable en España, y muy poco en el extranjero. Los baños de Loujo o La Toja, de aguas clorurado sódicas ferruginosas, indispensables para enfermedades de la piel muy frecuentes, no tienen similar en España ni en las naciones circunvecinas, y sólo algo que se aproxima a ellas en Alemania. Las aguas de Mondariz, bicarbonatadas sódicas ferruginosas, tan indicadas para la diabetes, dispepsias, etc., no tienen similar en España, aunque lo tienen en las de Vichy no lejos de ella. Los otros tres establecimientos de importancia nacional a que aludí son Caldas de Cuntis, Caldas de Reyes y Caldelas de Tuy. Pues bien; aunque todos esos establecimientos quedan lejos del ferrocarril de Orense a Zamora, este facilita grandemente el acceso a ellos, acortando en 135 kilómetros la distancia que les separa a ellos, como a toda la zona Sur de Galicia del Centro, Este y Sur de España.

Es, pues, necesario también ese ferrocarril desde el punto de vista sanitario-terapéutico.

§ V.

El Ferrocarril de Orense a Zamora en su influencia cultural.

Voy a ser muy breve en esto. En la zona meridional o meridional-central de Galicia, cuyas comunicaciones ferroviarias con las otras regiones de España está llamado a abreviar tanto el ferrocarril de Orense a Zamora está comprendida la ciudad de Santiago.

Pues bien; Santiago es quizá la población más monumental de España, la que más se presta para estudiar la evolución de los estilos arquitectónicos, por tener ejemplares de todos ellos, y no pocos verdaderamente notables, y la que ostenta en el llamado Pórtico de la Gloria un monumento iconográfico no superado por otro de Europa. Además esa ciudad es centro universitario, al cual, a pesar de sus deficientes vías de comunicación, concurren, sobre todo a la Facultad de Farmacia, multitud de alumnos castellanos, extremeños y vascos. Además los archivos de la Catedral, del Ayuntamiento, de la Universidad y hasta el de la tan antigua Cofradía de Presbíteros llamada de la Prima, encierran multitud de documentos para la historia política y social de Galicia y de España. Hasta sus bibliotecas principales: la de la Universidad literaria, la de la Universidad eclesíástica y la del convento de S. Francisco, si escasas en obras modernas, abundan en obras y ediciones antiguas, que no se encuentran fácilmente en otras partes. ¿Quién no ve, pues, la necesidad de facilitar a los estudiosos de toda España la comunicación con la tierra donde se halla ciudad tan interesante?

Pero el ferrocarril de que tratamos conduce, antes que a Santiago, a Orense, y esta ciudad, aunque en mucho menos grado que Santiago, es también digna de estudio.

Además es necesario facilitar el intercambio de las universidades, el acceso de los gallegos a centros culturales como Salamanca, Valladolid y Madrid, y sobre todo a los archivos de Simancas y Alcalá.

Todo esto concurre por diversos caminos a reclamar la construcción del ferrocarril de Orense a Zamora, y mejor si este es completado con otros de que se hablará.

§ VI.

El Ferrocarril de Orense a Zamora en el orden deportivo e higiénico.

Galicia por lo templado de su clima, lo hermoso y variado de sus paisajes, la exuberancia de su vegetación, la belleza incomparable de sus rías y lo limpio y cristalino de sus corrientes de agua dulce, debe ser el territorio preferido para el veraneo por la gente adinerada de España, que hoy marcha al extranjero. Esto es conforme al buen gusto y a la higiene, pues en ningún país extranjero se disfruta de mayores encantos del suelo ni de clima más sano y esto lo reclaman ineluctablemente el patriotismo y la economía nacional.

Pero para conseguir esto, es preciso facilitar las comunicaciones; sobre todo a las provincias de la zona meridional gallega: Orense y Pontevedra; y el ferrocarril que es fundamental, digámoslo así, para ello es el de Orense a Zamora.

ARTÍCULO II.

Ferrocarril de Coruña o Cambre a Santiago.

§ I.

Observaciones generales.

El ferrocarril que entiendo ocupa el segundo lugar en las exigencias de Galicia es el de Coruña o Cambre a Santiago,

No hay mucha diferencia, ni creo vale la pena de hacer mucho hincapié, en que el ferrocarril que comunique a Santiago con Coruña se dirija directamente a esta ciudad, o vaya a Cambre a enlazar con el ferrocarril de Coruña a Betanzos. En el primer caso se unen de una manera más directa y próxima; y sin el inconveniente de los transbordos en los viajes, las dos capitales más importantes de Galicia. En el segundo se abrevia y abarata la construcción del ferrocarril; y sin alargar mucho el viaje a Coruña por parte de Santiago y demás poblaciones del Sur, se facilita y acorta el viaje de los mismos al Ferrol por una parte y a Betanzos, Lugo y territorios de León y Castilla por otro. Por fijar, sin embargo, mi posición y evitar ambigüedades en lo que voy a decir, advertiré que doy por supuesto que el ferrocarril más conveniente es el de Cambre.

El ferrocarril directo de Santiago a Coruña ya fué aprobado por el Gobierno, y sacado a subasta; pero no hubo empresa que quisiese encargarse de él; porque el capital en España es excesivamente tímido y desconfiado. Más si aún el ferrocarril a Cambre, que es menos costoso y no menos productivo que el directo a Coruña, no encontrase postores, lo que no es de creer, sobre todo si el Poder público da las facilidades que debé dar, debé construirse por el Estado como ferrocarril estratégico; porque lo es en alto grado, como luego lo veremos.

Al ferrocarril de Santiago a Cambre ignoro que kilómetros se le han calculado; pero supongo que serán aproximadamente setenta, que con diez que hay de Cambre a la Coruña, suman ochenta.

§ II.

Razones de orden estratégico.

El ferrocarril de Coruña a Santiago, sea más directo, sea con la pequeña curva que representa el paso por Cambre, es altamente estratégico; porque, en primer lugar, es el medio necesario de comunicación rápida de la Capitanía general de Galicia con la frontera portuguesa, con los puertos y rías de la provincia de Pontevedra y aún también, aunque en menor escala con las rías y puertos del Sur de la provincia de Coruña.

Supongamos, en efecto, que un ejército enemigo pretende invadir Galicia por la frontera portuguesa, o por el puerto de Vigo. Para acudir hoy un cuerpo de ejército desde Coruña, tiene que recorrer en el primer caso 327 kilómetros de ferrocarril hasta Guillarey, y en el segundo 364 kilómetros hasta Vigo; mientras que con el ferrocarril de Cambre a Santiago, suponiendo que este tenga 80 kilómetros, (y no debe tener mucho más, sino al contrario) ese cuerpo de tropas tendría que recorrer solo 199 kilómetros hasta Guillarey, o 186 hasta Vigo, esto es, 128 kilómetros menos en el primer caso y 180 menos en el segundo. Si las amenazas fuesen a los puertos de la ría de Arosa, v. g. Villagarcía, la diferencia sería mucho mayor aún; porque hoy la distancia por tren desde Coruña a Villagarcía son 404 kilómetros, y con el ferrocarril que propongo serían 122 poco más o menos, y se ahorrarían 284 kilómetros.

Se dirá que la residencia de la capitalidad militar es mudable a arbitrio del Gobierno; más, en primer lugar, es difícil y peligroso arrebatar a los pueblos sus instituciones tradicionales, y más cuando se trata de ciudades importantes y tan entusiastas como Coruña, y bien se mostró ya cuando hace años un gobierno insensato o antipatriota trató de trasladar la capitalidad militar de Coruña a León, que la Coruña se sublevó, y el gobierno tuvo que ceder. Además la única población, a donde sería, no digo conveniente, pero sí admisible la traslación de la capitalidad militar indicada es a Santiago. La razón es porque en una región que tiene tantas costas y una frontera con el extranjero, la capitalidad militar tiene que estar lo más próxima posible a unas y a otra. La existencia de la capitalidad militar en Lugo, por ejemplo, no llenaría ninguno de esos fines; y en Orense, Pontevedra o Vigo podría servir para atender a la frontera portuguesa, pero no para atender a las costas, y sobre todo a las de la provincia de la Coruña. El traslado de la capitalidad dicha a fuera de Galicia, a León, por ejemplo, como se ha intentado, reuniría los inconvenientes de todas las ciudades dichas, pero aumentados considerablemente; no solo por la mucha distancia a que está León de la frontera y costas indicadas, sino porque además las montañas que le separan de Galicia hacen fácilmente interceptable y con frecuencia interceptada de hecho su comunicación con la región indicada. Recuérdese lo ocurrido en Diciembre de 1916.

Pues bien; aunque la capitalidad militar se trasladase a Santiago, no sería menos necesario el ferrocarril de que tratamos, para atender desde esa ciudad a la defensa de Coruña, de Ferrol y de todos los puertos del Norte y Noroeste de Galicia.

En segundo lugar, aunque la Capitanía general dejara de estar en Coruña, siempre es ésta el puerto y ciudad más populosa de Galicia, y además tiene próxima la plaza fuerte de Ferrol, y en ambas ciudades, especialmente la primera, tendrá que haber en todo tiempo un núcleo de tropas relativamente grande, y de él habría que echar mano llegado el caso para la defensa de la frontera y de los puertos del Sur de la región; y sin el ferrocarril que defendiendo, el transporte de esas tropas resultaría muy lento, y por ende quizá tardío.

Además Santiago es la población más estratégica de Galicia, como ya notó el ilustre general y escritor militar Gómez Arceche; la ciudad donde en el caso de ser amenazada esa región, deben estar acumuladas las reservas y organizarse los ejércitos que han de acudir a una u otra parte según las circunstancias. ¿Por qué? Porque es la ciudad que está en el medio de la distancia entre la costa Norte y la frontera Sur, y entre

los puertos del Noroeste, Coruña y Ferrol, y los del Sudoeste Vigo y Marín o Pontevedra; cerca de la ría de Arosa y sus puertos, y lo menos distante que cabe de la costa Oeste en el centro. Más para el debido aprovechamiento de estas condiciones geográfico-estratégicas, que ninguna otra ciudad reúne, es indispensable, en primer término, la construcción del ferrocarril de Santiago a Coruña, para que aquella ciudad se comunique rápidamente con el Norte, como ya está comunicada con el Sur.

Es evidente, pues, que el ferrocarril de Coruña a Santiago, sea directo, sea por Cambre, tiene gran importancia estratégica.

§ III.

El ferrocarril de Coruña a Santiago en el orden económico-administrativo.

No es necesario esforzarse para comprender que dos ciudades de una misma provincia, que distan una de otra 63 kilómetros por carretera, y son ambas poblaciones importantes, y las más importantes de Galicia, siendo la una, Santiago, la capital religiosa y literaria de esa región, y la otra Coruña, la capital judicial y militar de la misma, deben estar unidas por ferrocarril, y es hasta encandaloso en los tiempos actuales que no lo estén aún.

Es intolerable, dentro de las costumbres actuales que Santiago, la capital religiosa y literaria, no pueda comunicarse ferroviariamente sin un rodeo enorme con las ciudades y villas del Norte de Galicia, habiéndolas tan importantes como Coruña y Ferrol; y Coruña, la capital judicial y militar, no pueda comunicarse por tren sin un rodeo también grande con las ciudades y villas del centro y Sur de su provincia, ni con ninguna de las de la de Pontevedra, es decir, con ciudades tan importantes como Santiago, Pontevedra, Vigo, Tuy, etc.

El interés económico, pues, de las dos ciudades referidas, interés que se funde con el de los grandes porciones de Galicia, y el interés de la Administración pública y de las grandes funciones sociales que tienen a esas ciudades por centro reclaman de consuno la construcción pronta del ferrocarril de Santiago a Coruña.

En otro orden, aunque el comercio de Santiago y su comarca se surte y seguirá surtiéndose quizá muy principalmente por el puerto de Villagarcía o el de Vigo, hay dos elementos importantísimos, que deben ser traídos por mar a Coruña, y luego ser transportados por ferrocarril (cuando lo haya) a Santiago y a las poblaciones del Sur de éste. Estos son los carbones de Asturias y los hierros de Vizcaya. La procedencia de esos productos está señalando bien claramente donde debe ser el punto de su desembarco para Galicia; pero para eso es preciso que el ferrocarril de Coruña a Santiago facilite el transporte de esos productos al centro de la región.

§ IV.

El Ferrocarril de Coruña a Santiago en los órdenes sanitario y cultural.

En el orden sanitario el ferrocarril de Santiago a Coruña facilitará el acceso de los enfermos de una gran parte de Galicia, que lo necesiten, a los baños clorurado-sódicos con indicios de yodo y bromo de Arteijo, a 8 kilómetros del ferrocarril, y a los sulfurado-sódicos de Guitiriz, a 64 kilómetros por ferrocarril de Cambre.

Esto sin contar cuanto importa a la salud de los enfermos de la zona Norte de Galicia el que se facilite su comunicación con la Facultad de Medicina de Santiago, donde hubo siempre y hay hoy notables médicos y habilísimos cirujanos, y además, según los casos, con el gran Hospital de dicha ciudad, con sus excelentes sanatorios particulares, o con su monumental manicomio.

En el orden cultural las razones que abonan la construcción del ferrocarril de Oren-

se a Zamora, por lo que respecta a la comunicación del centro etc. de España con Santiago, reclaman la construcción del ferrocarril de esta ciudad a Coruña, por lo que atañe a la comunicación de la zona Norte de Galicia en primer término, y de las provincias de Asturias, León, Palencia y varias del Norte en segundo con la misma ciudad monumental de Santiago, con sus archivos y bibliotecas y con sus estudios universitarios y otros.

En esto último debo insistir. La ciudad de Santiago con universidad literaria, en que se cursan tres facultades completas, con su universidad eclesiástica, con instituto general y técnico, con escuela normal superior de maestros, con escuela de Veterinaria, con escuela de Artes e industrias y con las escuelas de Bellas Artes y otras que sostiene la Sociedad económica, es un gran centro cultural que debe irradiar sus luces especialmente a Galicia entera; y para que esto se verifique es preciso que se faciliten sus comunicaciones, lo mismo con la zona Norte que con la del Sur de ella; y para la primera no hay otro medio que el ferrocarril de Coruña a Santiago.

Resulta, pues, que lo mismo en el orden sanitario terapéutico, que en el orden cultural, hay graves razones, es decir, graves motivos que exigen la construcción del ferrocarril de Coruña a Santiago.

ARTÍCULO III.

El ferrocarril de Santiago a Orense.

§ I.

Consideraciones generales.

De este ferrocarril ya se ha hablado alguna vez, pero no sé que haya ningún proyecto aprobado.

El ferrocarril de Santiago a Orense puede seguir la línea de Lalín o la de Estrada y Carballino; pero, salvo razones técnicas que yo no alcanzo, creo preferible que siga la segunda; porque, aunque las distancias que debe recorrer en ese caso son mayores, la diferencia es muy pequeña (tres o cuatro kilómetros); y en cambio pasaría por dos villas importantes, en vez de una menos importante, y por comarcas quizá más ricas. Esto no impide que por reducir curvas o por otras causas, si las hay, se desvíe dos o tres kilómetros al Este de dichas villas.

El ferrocarril, pues, de Santiago a Orense por Estrada y Carballino tendrá que recorrer una distancia que en línea recta, es decir, en línea quebrada formada por las rectas que esas poblaciones indican, tendría 86 u 88 kilómetros, y que con las curvas inevitables en una vía férrea supongo que no excederá de 110 o a lo sumo 114 kilómetros; y como la distancia hoy de Santiago a Orense por ferrocarril son 214 kilómetros, resulta que con el ferrocarril directo se ahorrarían al menos 100 kilómetros.

§ II.

El Ferrocarril de Santiago a Orense en el orden estratégico.

Este ferrocarril es el complemento estratégico de los de Zamora a Orense y de Santiago a Coruña; pero es conveniente desde ese punto de vista aún sin ellos.

Ya he advertido y demostrado antes con razones geográficas, y citando además la autoridad del ilustre Gómez Arceche, que Santiago es la población más estratégica de Galicia, el verdadero centro estratégico de esta región. Ampliando ahora este concep-

to en relación con el objeto de este párrafo, diré que, construidos los ferrocarriles indicados antes, los de Orense a Zamora y Coruña a Santiago, en caso de amenaza a las costas de Galicia o a las costas y a la frontera a la vez, Santiago debería ser el centro donde se situarían las reservas, que habrían de acudir, según las necesidades, ya al Norte, a Coruña; ya al Sur, a las rías de Arosa, Marín y de Vigo, y a la frontera portuguesa en su parte occidental, y ya al Oeste por carretera a la ría de Noya-Muros y a la costa de Corcubión y Camariñas. Pero para eso es necesario que Santiago tenga comunicación rápida con el centro de España, de donde habían de venir esas reservas; y esa comunicación rápida supuesto el ferrocarril de Orense a Zamora, es el de Santiago a Orense.

Aun sin el ferrocarril de Orense a Zamora, pero existiendo el de Santiago a Coruña, las tropas que procedentes del centro de España viniesen a defender la tierra gallega deberían establecer el núcleo de sus reservas en Santiago, para acudir a los puntos indicados antes; y para eso siempre sería más breve la línea de León, Monforte, Orense, Santiago, que la de León, Monforte, Coruña, Santiago. La primera tendría más de cien kilómetros menos que la segunda. Es decir, que aun no existiendo el ferrocarril de Orense a Zamora, sería necesario el de Orense a Santiago, para economizar más de 100 kilómetros a las tropas que viniesen desde las regiones centrales de España al centro estratégico de Galicia.

Es, pues, incontestable la necesidad estratégica del ferrocarril de Santiago a Orense, no sólo en el caso de que se construya el que reputo fundamental de Orense a Zamora, sino aun en el caso de que este no se construya o se dilate.

§ III.

El Ferrocarril de Santiago a Orense en el orden económico.

El ferrocarril de que venimos hablando facilita y abrevia notablemente la comunicación de dos ciudades importantes, como son las de Santiago y Orense, y además la comunicación, con uno y otro, de dos villas florecientes como son Estrada y Carballino, y de comarcas agrícolas ricas, y entre ellas la importante comarca vinícola del Rivero. Esto sólo basta para mostrar la necesidad de este ferrocarril desde el punto de vista económico, aún considerándolo aisladamente.

Pero supuesta la construcción del ferrocarril de Orense a Zamora, el de Santiago a Orense facilita notablemente la comunicación, no sólo de Santiago y de las villas y aldeas que hay entre Santiago y Orense, sino de todas las que hay al Sudoeste y Oeste de Santiago hasta la costa, con el Este y Sudeste de Galicia y con el centro, Este y Sur de España. Y esto aumenta notablemente la importancia del ferrocarril en cuestión desde el punto de vista económico.

Además este ferrocarril pasa cerca de las minas de estaño y de tungsteno, ya en explotación que hay en Silleda, de los criaderos de estaño (no explotados todavía) de Forcarey y los de piritas arsenical de Boborás. También pasará no muy lejos de los criaderos de estaño de Lalín y de los de estaño y piritas arsenical de Beariz. Tiene, pues, también por este concepto importancia económica el ferrocarril de Santiago a Orense.

§ IV.

El Ferrocarril de Santiago a Orense en el orden sanitario y cultural.

En el orden sanitario-terapéutico el ferrocarril de Santiago a Orense es conveniente; porque ofrece comunicación ferroviaria a la estación de aguas sulfurado sódicas de Carballino, hoy aislada, y facilita el acceso desde Santiago y otros muchos pueblos a importantes estaciones de Verín y a la no despreciable de Molgas.

Esto aparte de lo que importa desde el punto de vista de la salud el facilitar las co-

municaciones de los otros pueblos, especialmente de Galicia, con la Facultad médica de Santiago y sus instituciones anejas.

En el orden cultural militar en favor del ferrocarril de Santiago a Orense las razones que militan en favor de las otros ferrocarriles mencionados.

ARTÍCULO IV.

Ferrocarril de Ferrol a Ortigueira y Vivero.

§ I.

Consideraciones generales.

Del ferrocarril de Ferrol a Santa Marta de Ortigueira y Vivero no sé que haya proyecto aprobado ninguno, ni siquiera que se haya hablado de él.

Como de Ferrol hay ferrocarril a Betanzos y Coruña, el ferrocarril que aquí me ocupa debe comunicar, no solo a Ferrol, sino a Betanzos, a Coruña y a todos los pueblos que están al Sur de ésta con Ortigueira y Vivero.

Este ferrocarril debe recorrer una distancia, que en línea recta parece ser de unos cincuenta y dos kilómetros de Ferrol a Ortigueira, y de unos 32 más hasta Vivero. Por ahí puede calcularse el largo del ferrocarril.

§ II.

El Ferrocarril de Ferrol a Ortigueira y Vivero en el orden estratégico.

El ferrocarril de Ferrol a Ortigueira y Vivero es necesario para la defensa de la costa Norte de Galicia. Hoy toda la extensa costa indicada, que comprende los partidos de Ortigueira, Vivero y Rivadeo, está absolutamente incomunicada ferroviariamente hablando; pues aunque hay el ferrocarril minero de Villaodrid a Rivadeo, este ferrocarril no enlaza con ningún otro, y no sirve apenas más que para el objeto para que se hizo. De suerte que, si un ejército enemigo intentase un desembarco por cualquier punto de tan extensa costa, no podría salir a su encuentro un ejército español, sino recorriendo a pie más de 50 kilómetros.

Es, pues, necesaria la construcción de un ferrocarril como el de Ferrol a Ortigueira y Vivero, que, en caso de ser atacadas o invadidas las costas septentrionales gallegas en el centro o en el Este, permita acudir a ellas rápidamente desde Ferrol y Coruña; y por esta de los demás puntos de Galicia y del resto de España.

§ III.

El Ferrocarril de Ferrol a Ortigueira y Vivero en su aspecto económico.

El ferrocarril de Ferrol a Santa Marta de Ortigueira y Vivero atraviesa una comarca abundante en criaderos minerales, y singularmente metálicos o de menas de metal. Limitándome sólo a las minas cuya concesión otorgó ya el Estado, aunque siguen inexploradas, tenemos en el distrito de Moeche perteneciente al partido de Ferrol, pero al Nordeste de esta ciudad, y por donde creo que debe pasar la vía férrea de que se trata, cinco minas de pirita de hierro y una de hierro, y en el de Valdoviño, en el mismo partido y un poco mas al Norte, siete minas de hierro, una de arsénico y tres de pirita arsenical. En el partido de Ortigueira, pero al Sur o Sudoeste, distante del

mar, y en el camino que debe seguir el tren o próximo a él, está el distrito de Cerdido donde hay concedidas una mina de cobre, una de hierro y veintiuna de pirita de hierro. En el distrito de Cedeira (en el mismo partido) hay una mina de hierro; en el de Ortigueira dos de hierro también, y en el de Mañon otras dos. En el distrito de Puentes de García Rodríguez hay (concedida) una mina de pirita de hierro, y recientemente se han registrado muchas hectáreas de lignito (una de las especies de carbón fósil), que parece se explotarán. Como se ve, en ese partido en todos los distritos hay minas, y en alguno muchas e importantes.

En el partido de Vivero al cual debe extenderse el ferrocarril, hay, refiriéndome siempre a minas concedidas, en el distrito de Jove una mina de kaolin, en el de Oural seis de hierro, en el de Muras trece del mismo metal, en el de Riobarbo siete y en el de Vivero veintinueve.

El ferrocarril de que tratamos, sea inmediatamente, sea con el complemento de carreteras, sino puede ser de pequeñas vías férreas *ad hoc*, debe poner en comunicación a todas esas minas de los tres partidos mencionados, de una parte con el interior de España por el intermedio de Ferrol y Coruña, y de otra con el mar (la ría de Vivero, por ejemplo) a las que distan de él.

ARTÍCULO V.

Ferrocarril de Lugo a Villaozrid y complemento de esta línea.

§ I.

Indicaciones generales.

Del ferrocarril de Lugo a Villaozrid hay proyecto ya, no sé si aprobado oficialmente. Su objeto esto es enlazar con el ferrocarril minero de Villaozrid a Rivadeo, poniendo así a Lugo y a todos los pueblos unidos con Lugo en comunicación con aquel puerto, y a este a su vez con el centro de Galicia y aun de España.

La distancia que debe recorrer este ferrocarril en línea recta debe ser de 60 kilómetros aproximadamente. La vía férrea tendrá el aumento correspondiente.

§ II.

El Ferrocarril de Lugo a Villaozrid y su trascendencia estratégica.

Para defender en caso necesario la costa septentrional de Galicia, la Cantábrica, y aun con ella la parte occidental de la costa de Asturias, son insignificantes los ferrocarriles actuales e insuficiente el mismo que he propuesto de Ferrol a Ortigueira y Vivero, porque estos se dirigen, los actuales a la parte occidental de esa costa, y el de Vivero al centro de ella, mientras queda indefensa toda la mitad oriental, y a continuación de ella una buena parte de la costa asturiana hasta la vía de Pravia. (El ferrocarril de Villaozrid a Rivadeo por sí solo no tiene valor estratégico ninguno) Además todos esos ferrocarriles de la parte occidental, si buenos para la utilización de las tropas (y material de guerra) que haya en Coruña o Ferrol, para el transporte de las mismas desde el centro de España a la costa de que se trata, aun en su parte céntrica, resultan lentos por el rodeo que tienen que hacer.

En cambio, el ferrocarril de Lugo a Villaozrid a enlazar con el de Villaozrid a Rivadeo, no solo sirve para transportar las tropas que hayan de defender la parte oriental de la costa cantábrica gallega y la occidental de la asturiana, sino que permite

utilizar para este efecto y con la rapidez posible las que vengan del centro de España, sea por la línea actual de León, Monforte, Lugo, sea por la proyectada de Zamora a Orense siguiendo por Monforte a Lugo.

Hay, pues, por dos conceptos necesidad estratégica del ferrocarril de Lugo a Villaoдрid para enlazar con el de Villaoдрid a Rivadeo.

§ III

El ferrocarril de Lugo a Villaoдрid en el el orden general y económico.

La razón económica principal del ferrocarril de Lugo a Villaoдрid, es decir, a Rivadeo por Villaoдрid, estriba en el hecho de que atraviesa y comunica una larga zona, toda la zona nordeste de Galicia, que no tiene ferrocarril ninguno, más que el puramente minero antes citado; y por consiguiente satisface necesidades económicas muchas y complejas, que no hay necesidad de señalar.

Aparte de eso, el ferrocarril mencionado pasaría aproximadamente por el distrito de Meira, donde hay treinta minas de hierro denunciadas, y varias de ellas notables, como las llamadas Esperanza, Santiaguesa, Concepción, Luisa, Providencia y otras, de que dan cuenta los distinguidos ingenieros Sres. Cueto e Irimo (1). Además ese mismo ferrocarril pasaría no muy lejos (para el caso) de Fonsagrada, donde hay denunciadas una mina de plomo y treinta y dos de hierro.

Por todos esos motivos, pues, tiene grande importancia económica el ferrocarril de Lugo a Villaoдрid, y es necesaria su construcción.

§ IV

El ferrocarril de Villaoдрid a Mondoñedo, complemento del de Lugo a Villaoдрid.

Complemento de la línea férrea de Lugo a Villaoдрid sería una de Villaoдрid a Mondoñedo, que evite el aislamiento en que hoy se halla no solo esa ciudad episcopal, sino toda la extensa comarca de que ella puede considerarse centro.

Además ese ferrocarril complementario facilitaría la explotación de las no despreciables minas de hierro de Riotorto, donde hay siete concedidas por el Estado y las del mismo distrito de Mondoñedo, donde hay seis minas de hierro, una de pirita de hierro y tres de cobre concedidas por el Estado también.

ARTÍCULO VI

Indicaciones sobre otros ferrocarriles convenientes

§ I.

Ferrocarriles de Santiago a Carballo y Coruña a Carballo.

Solo indicaciones voy a hacer.

Sin la importancia de los ferrocarriles antes mencionados, los de Santiago a Carballo y de Coruña a Carballo son también muy convenientes.

Desde el punto de vista estratégico los ferrocarriles mencionados permitirían apro-

(1) V. La Minería en Galicia (Lugo y la Coruña), II, Criaderos del Norte, pág. 52 y siguientes. La Coruña, 1910.

ximar las tropas procedentes de Santiago y de Coruña respectivamente a la costa O. de la provincia de Coruña, que es de una extensión bastante grande y distante de todo ferrocarril. Y como de Carballo hay carreteras a Malpica, a Lage y a Mugía, resulta que, enviando tropas por ferrocarril a la primera de esas villas, se puede atender fácilmente a la defensa de una buena porción de Costa.

Desde el punto de vista económico esos ferrocarriles son importantes, por ser Carballo el centro de una comarca rica y productora de una buena parte del trigo que se consume en Galicia.

§ II.

Ferrocarril de Santiago á Corcubión.

El proyecto de ferrocarril de Carballo por Puentececeo y Bayo a Corcubión no deja de tener razón de ser a falta de otro; pero me parece mucho más racional otro no proyectado hasta ahora de Santiago a Corcubión por Negreira.

El partido de Corcubión y sus rías necesita un ferrocarril, tanto desde el punto de vista estratégico, como del económico; pero poco resuelve en uno y otro sentido con un ferrocarril como ese proyectado, que después de rodear mucho y ser muy largo, termina en una villa como Carballo, cuando menos trabajo puede comunicarse con Santiago, que es la ciudad más próxima, y además de ser mucho más importante, es más céntrica.

Desde el punto de vista estratégico el ferrocarril de Santiago a Corcubión es interesante; porque facilita la defensa de un sector importante de la costa Oeste de la provincia de Coruña.

En el orden económico y general se comprende la conveniencia de ese ferrocarril, teniendo en cuenta que atraviesa y comunica con Santiago y con las líneas generales una extensa zona, hoy lejana de toda vía férrea, y zona agrícola bastante productiva. Además une con Santiago a dos villas cabezas de partido: Negreira y Corcubión. Basta esto para que se vea la importancia y conveniencia del ferrocarril de Santiago a Corcubión por Negreira.

§ III.

El ferrocarril de Pontevedra a Rivadavia.

De este ferrocarril ya se ha hablado, y no sé si hay proyecto oficial.

El ferrocarril indicado pasaría por Puenteacaldelas e iría a enlazar en Rivadavia con el de Vigo a Orense, abreviando notablemente el recorrido ferroviario de Orense a Pontevedra.

También este ferrocarril tiene importancia estratégica. Orense debe ser el segundo centro estratégico de Galicia, quizá aun antes de construirse el ferrocarril de Orense a Zamora, y con mucha más razón desde que se construya. En caso de ser amenazadas la ría de Marín-Pontevedra, o la ría de Arosa, las tropas y material de guerra que vengán del centro de España para acudir a esas rías, sea que vengán por la línea de Zamora a Orense, si la hay cuando eso ocurra, sea por la actual línea de León-Monforte, tienen que pasar por Orense y Rivadavia, y desde esa villa el ferrocarril directo a Pontevedra las transportaría a su punto de destino con mucha más prontitud que la actual de Orense a Guillarey y Redondela. Tiene, pues, importancia estratégica esa línea para la defensa las rías de Marín, Pontevedra y Arosa.

En el orden económico esa vía facilita las comunicaciones, no solo de dos ciudades como Pontevedra y Orense y de villas cabezas de partido como Puenteacaldelas y Rivadavia, la primera de las cuales está hoy incomunicada férroviamente, sino que además favorece a una importante comarca vinícola como es la de Rivadavia.

§ IV

Ferrocarril de Estrada a Monforte.

Una vez hecho el ferrocarril de Santiago a Orense por Estrada, sería de gran utilidad otro que, partiendo por Estrada, pasase por Lalín y Chantada a Monforte.

Tampoco este ferrocarril carece de utilidad estratégica. En caso de guerra, las tropas que de León, de Asturias, de Santander y del territorio vasco-navarro viniesen por Monforte, como deberían venir, sea al centro estratégico de Santiago, sea a la costa Oeste de la provincia de la Coruña, sea a los pueblos de la ría de Arosa, tendrían notablemente abreviado su viaje con esta vía.

En el orden económico ese ferrocarril es importante; porque atraviesa una comarca extensa y rica, hoy incomunicada o mal comunicada.

§ V

Ferrocarril de Vivero a Rivadeo y Gijón.

Se ha agitado aun recientemente la cuestión del llamado ferrocarril de la costa. Ignoro en que términos se ha planteado: yo la plantearía así: ferrocarril de Vivero a Rivadeo, no rodeando la costa, lo que alargaría mucho la línea; pero pasando cerca de los criaderos de hierro que hay en Foz, para rodear después la ría de Foz, si no fuese posible (económicamente hablando) tender un puente sobre la misma, y seguir a Rivadeo y a Gijón.

Ese ferrocarril tendría valor estratégico para la defensa de la costa cantábrica galaico-asturiana en la parte en que está menos comunicada; pero después de construídos los demás ferrocarriles mencionados en este trabajo, de los cuales algunos son condición y base de valor estratégico del ferrocarril de la costa, y todos son de todas suertes más importantes que este.

En el orden económico ese ferrocarril tiene importancia; porque une multitud de pueblos entre sí y con las líneas férreas generales de Galicia y Asturias, y en particular; porque facilita el transporte de los carbones de Asturias a las provincias de Lugo y Orense.

Nota final. Esta materia de los ferrocarriles necesarios en una región tan extensa y por otra parte tan poco dotada de vías férreas como Galicia es de suyo inagotable, y además expuesta a apreciaciones muy varias, ya nacidas de las dificultades y de la complejidad propia del asunto, ya también de los intereses y pasiones de localidad. Por mi parte he procurado tratar el asunto de la manera más objetiva y científica posible, mirando al bien general; pero ni presumo convencer a los lectores en todo lo que dije (en la mayor parte, sí), ni yo mismo tengo seguridad de haber acertado en todo, y estoy dispuesto a rectificar mis juicios, si se me prueba que son erróneos en alguna parte, lo que no me sorprendería mucho.

