



EL FERRO-CARRIL.

PERIÓDICO DE INTERESES MATERIALES.

Sale todos los Domingos. Precios de suscripcion á 4 rs. en la capital, y fuera á 5.—Se admiten anuncios, para los suscritores, *gratis*, para los que no lo sean á 8 mrs. por línea.

NECESIDAD de un ferro-carril en Galicia.

El asunto de que vamos á ocuparnos en este artículo, parecerá tal vez extemporáneo á la mayor parte de los que lo lean. ¿Quien desconoce que Galicia necesita para salir de su pos-tracion, que se le comunique nueva vida por medio del impulso, que á todos los intereses imprimen estos rápidos medios de comunicacion, que son al mismo tiempo poderosos agentes civilizadores? Sin embargo, pocas palabras tendríamos que emplear, para convencer á quien lo dude, de que no es tan general, como debiera, la creencia en la necesidad de la pronta construccion de una via ferrea en Galicia. Ver-

dad es, y nos complacemos en reconocerlo, que cada dia disminuye el número de los que profesan opiniones contrarias; cierto es tambien, que hoy ninguno acaso se atrevería á manifestar abiertamente por medio de la prensa, que no ha llegado todavía para Galicia la época de los ferro-carriles; pero no olvidemos tampoco, que están muy cercanos los tiempos en que un periódico gallego, cuyos redactores eran sensatos é ilustrados, sostuvo, con grande aparato de razones y de erudicion, que debia aplazarse la construccion de los caminos de hierro en España y sobre todo en Galicia. Debemos no obstante advertir, que este ilustrado periódico no era sistemáticamente opuesto (¿ni como habia de serlo?) á los caminos de hierro; pero amalgamaba y consideraba como insepara-

bles la cuestion de los ferro-carriles y la del *libre cambio*; y como este le producía un verdadero terror, pues defendia con ahinco las doctrinas *proteccionistas*, de ahí es, que hiciese tambien recaer su anatema sobre aquellos. La opinion de los redactores de este periódico encontró mas de un apoyo; ¿podrá creerse que desde entonces haya perdido todos sus partidarios? Recordemos que esto sucedia hace dos años, y si bien es cierto, que desde entonces han ganado mucho terreno entre nosotros las ideas favorables á los ferro-carriles, no les es menos, que en tan corto plazo no pudieron desaparecer del todo los numerosos sostenedores, que siempre tiene lo pasado cuando se trata de introducir una innovacion. ¿Que idea grande ha prevalecido jamás desde su aparicion, sin suscitar oposiciones mas ó menos vehementes, mas ó menos fundadas? Esta es, y ha sido siempre la suerte de todos los descubrimientos, con que se envanece la humanidad. El poderoso Carlos V no proteje debidamente á nuestro compatriota Blasco de Garay, y España pierde la mas propicia ocasion de ser la primera en aprovecharse de las ventajas inmensas, que le hubiera proporcionado la aplicacion del vapor á la navegacion, ventajas que hubieran sido muy superiores al desmedido aumento de territorio, que adquirió durante este emperador, en cuyos dominios *no se ponía el sol*. En nuestros tiempos el gran Napoleon no sabe apreciar este mismo descubrimiento, y se deja arrebatarse por sus rivales una gloria mas pura que la que se adquiere por medio de la conquista, abandonando á la raza anglo-sajona este móvil principal de su moderno engrandecimiento.

Ahora bien, y viniendo al objeto

de nuestro artículo, ¿quien ignora con que mezcla de desdén y compasion se nos mira á todos los que ansiamos dotar cuanto antes á nuestro país de un camino de hierro y que defendemos las ventajas ó perjuicios que pueden resultarle de que la direccion de este sea mas ó menos acertada? No queremos decir, que la mayoría de los hombres ilustrados desconozca la oportunidad de nuestros esfuerzos; pero tampoco faltan algunos que con *ayre de suficiencia y de misterio* nos achaquen hacer demasiado ruido con una cuestion que carece de verdadera importancia: hay otros que nos tachan de *visionarios* ó *utopistas* por que reclamamos para Galicia lo que por ahora de ningun modo le conviene, y que no podrá realizarse; y hay tambien quienes miran como perjudicial para el país el establecimiento de las vias ferreas. A unos y otros procuraremos hacerles ver lo errado de sus opiniones, y convencerlos de que hacemos un verdadero servicio á nuestro país natal, lo que procuramos á todo trance despertar del letargo en que yace, hacer que sacuda su natural apatía, que tan perjudicial le ha sido siempre, y que se penetre de los inmensos beneficios que ha de reportarle la construccion de un ferro-carril, que dé facil salida á los productos de su agricultura y de su industria, que le proporcione la baratura de los artículos que necesite importar, y le haga salir de la especie de aislamiento en que todavia se halla. Combatiremos las razones que presentan nuestros adversarios; y de este modo cumpliremos un deber siempre grato al que solo busca el bien estar de su patria, é ilustraremos, en cuanto nos sea dable, la opinion extraviada ó apoyada en falsos razonamientos.

(Continuará.)

Como hemos ofrecido á nuestros suscritores en el número anterior, respecto al artículo, que apareció en *El Coruñés* de 4 del actual, rebatiendo lo expuesto por la *Junta de comercio* de Vigo en la manifestacion de gratitud á S. M., por el Real decreto de 7 de agosto, i insertamos á continuacion, con algunas reflexiones nuestras, los párrafos mas notables que contiene, para que se vea, que las razones alegadas por los dos pueblos contendientes, son una prueba de la justicia de nuestra pretension.—Principia *El Coruñés* por decir:

«Mas nuestra disidencia con la Junta de Vigo, comienza en el tercer párrafo del documento aludido para terminar en el último; y de esa disidencia participarán, á no dudarlo, todos los que quieran ver en el ferrocarril gallego lo que debe querer verse: el bien de Galicia, no de una localidad; las ventajas de España, no el servicio de Portugal, ó mas propriamente dicho del comercio británico.»

El Coruñés está perfectamente de acuerdo con nosotros: el bien de Galicia, no de una localidad; las ventajas de España, no el servicio del comercio inglés, ni la conveniencia *mas bien* de Portugal que de Galicia, es por lo que Pontevedra sale á la defensa en el asunto del ferrocarril gallego. Pero ¿se consigue lo pri-

mero arrancando de la Corniña el camino de hierro, y atravesando una pequeña parte de la provincia de Lugo, para internarse en Castilla, como pretende *El Coruñés*? ¿Se alcanza lo segundo partiendo la línea de la ciudad de Vigo, y dirijiéndose, como aspira este pueblo, lindando con el Miño, y tocando solo en una parte de la provincia de Orense? Sensible es decirlo; pero *El Coruñés*, y la *Junta de comercio* de Vigo, en medio del ardiente interés con que tratan de defender su respectiva conveniencia puramente local, no se hacen cargo que ambos alegan razones *contra producentem*.—En nuestro primer número verán *El Coruñés* y la *Junta de comercio* de Vigo el arranque y trazado, que con la mas imparcial aspiracion proponemos, se dé al ferrocarril gallego, y las razones de conveniencia pública, en que fundamos aquel pensamiento. No dudamos que ambos pueblos lo acojan noblemente, si es que sienten, como dicen, y nosotros creemos, el deseo del bien de Galicia y no de una localidad; las ventajas de España y no el servicio del comercio británico.

«Los esponentes dicen, que la eleccion del puerto de arranque no puede ser dudosa; dicho se está, y tambien que ha sido poco feliz la indicada. Y si no veamos los nuevos

términos en que se defiende la de Vigo (1). *Reconocida la ventaja topográfica de que el que se designase fuese uno de los situados al Sur de Finisterre por la mas fácil recalada de los buques.»*

A Sur de Finisterre se halla, primero que la de Vigo, la, por tantos títulos recomendable y preferible, ría de Pontevedra, dejando hácia el Norte, y muy próximas á ella, las de Arosa, Muros y Noya, y Corcubion; despues de la de Vigo no hay otra ría gallega al Sur.

«—... mejor salida y navegacion en todas estaciones, este de Vigo,—No sabemos lo que se quiere dar á entender por navegacion: por lo que toca á la salida, Vigo se halla en igual caso que los demas puertos de la costa, de los cuales es una propiedad general el ser mas fácil la entrada que la salida por lo que ayuda la mar de popa.»

Respecto á la fácil entrada y salida de buques con todos vientos, y aun sin práctico; respecto á la seguridad, comodidad y otras interesantes circunstancias solo se encuentran en la ría de Pontevedra, como lo hemos demostrado en nuestro primer número. Y *El Coruñés* nos permitirá, que le recordemos aquí la relacion, que hace de su costa y puerto el Sr. D. Pascual Madoz, en su Diccio-

nario geográfico, y lo que con harta razon, dice tambien la *Junta de comercio* de Vigo en un opúsculo, que acaba de dar á luz, con motivo del ferro-carril —páginas 46 y 47.

«—...que reúne las mas preferentes circunstancias,—Nosotros hemos demostrado ya hasta la evidencia, que no asiste á Vigo ni una sola circunstancia preferente, asi como que hay muchas que lo rechazan como puerto de arranque del ferro-carril gallego.»

En competencia con el puerto de Marin en esta ría, ni Vigo, ni menos la Coruña pueden probar la mejor conveniencia del arranque del ferro-carril.

«—...no podia dejar de ser el designado para conseguir el desarrollo del comercio y prosperidad de Galicia.—¿El ferro-carril que arranque de Vigo va á atravesar toda Galicia, viniendo á buscar su centro para salir luego por el comedio de los límites de Castilla?»

Esto es lo mismo, que nosotros preguntamos á los dos pueblos en disputa; y puede contestarse satisfactoriamente con nuestro proyecto, sin que la obra ofrezca mayores dispendios, aun cuando estos habrian de tener mas pronta retribucion.

«Otra inexactitud parecida á la que dejamos apuntada hallamos en el principio del cuarto párrafo del papel

(1) Lo que aparece en cursiva está copiado de la esposicion de la Junta de Vigo.

que vamos examinando.—*Meses y meses pasan á veces durante la estacion de invierno, en que la constancia de los vientos mas reinantes del cuarto cuadrante, con algunas variaciones del tercero, demoran en la costa cantábrica al N. del cabo de Finisterre las expediciones á todos los puntos del Globo á que se dirigen con grave detrimento del comercio, al paso que en Vigo rara vez dejan de poder salir los buques, sea cualquiera el viento que predomine, con muy pocos dias de espera.»*

De la ría de Pontevedra pueden salir siempre, segun el dictámen atendible de los profesores, y segun tan frecuentemente lo está demostrando la esperiencia.

«—Cuando reinan en invierno los vientos del tercero y cuarto cuadrantes, como que soplan con violencia, la navegacion se hace imposible. Lo interesante, pues, es entonces la entrada, no la salida. Y para que no divaguemos en negaciones y afirmaciones, respecto á que puertos interesan mas á la navegacion cantábrica en semejante caso, si los al N. de Finisterre ó los situados entre este cabo y el de Ortegál, ¿querría la Junta de Vigo que se comparasen las entradas en aquellos y estos durante cuatro meses del pasado invierno? Por nuestra parte, y tocante á los segundos, prontos estamos á presentar el dato.

—*Y esta sola circunstancia (la de la salida) recomienda á este puerto, y el estar en inmediato contacto con la PARTE mas rica de la provincia de Pontevedra y lo no menos abundante*

y fértil de Orense.—¿Y las provincias de la Coruña y Lugo que forman las dos terceras partes de Galicia en estension, riqueza y poblacion? ¿Pero poco tiene de extraño que para nada se cuente con ellas si aun á la provincia de Pontevedra, segun las testuales palabras de la Junta de Vigo, solo alcanzarán en parte los beneficios!»

Es una verdad; y lo sentimos, por las simpatías que nos unen á nuestros amigos de Vigo; pues no fueran tan desviados de la convenienciageneral, si, aunque su *Junta de comercio* pidiera desde allí el arranque del ferro-carril, no prescindiese de la direccion que nosotros indicamos; por lo menos se vería, que así trataba de conciliar su interes local, con el mejor servicio público y el mas conveniente de nuestro pais.

«*Alli (en las provincias de Pontevedra y Orense) se crian los buenos vinos del Rivero y Amandi, el rico y succulento jamon y el buen ganado vacuno, la escelente habichuela, hortalizas, granos, frutas, mariscos y pesca.—La gran produccion del jamon la forman á una en Galicia, las provincias de Lugo y Pontevedra, y la del ganado las mismas y la parte de la Coruña conocida por las Mariñas.»*

Conformes.

«Los vinos de Amandi muy poco provecho pueden sacar del ferro-carril que arranque de Vigo, porque situado aquel valle en la parte norte de la provincia de Orense y superior del Sil,

quedará muy lejos de aquel y separado por regiones sumamente montañosas. Otra cosa sería con el que arrancase del centro de la costa, pues forzosamente ha de buscar su salida al interior por el dicho río, y tal vez en el mismo puente de Domingo Florez.»

Los mismos resultados obtendría la provincia de Orense con nuestro proyecto, que partiendo la línea desde la Coruña. En lo demás estamos conformes con *El Coruñés*, no siendo el punto de partida que indica.

«Todos los demás artículos que se citan son comunes á las cuatro provincias, y si algunas aventajan á las otras, no son ciertamente las del Sur; pero queremos dar por valedero cuanto se espone. En todos esos productos son aquellas mas ricas, concedámoslo: ¿pero y la industria y el comercio? Las fundiciones de loza y hierro de Sargadelos, las salazones de Vivero, el Barquero etc., la fabricacion de tejidos del Rojal, la de cobre de Juvia, el arsenal del Ferrol, el astillero de la Graña, las fábricas de cristales, tejidos, loza, hierro y jabon de la Coruña, las de curtidos y paños de Santiago, la misma fundicion del Carril, ¿no significan mas que aquellos? ¿Y el comercio ultramarino que casi se hace esclusivamente por esta provincia no merece preferencia ninguna?»

Todo eso podria probar mucho contra el proyecto de Vigo, pero confirma la justicia de lo que nosotros proponemos; puesto que,

segun él, la *línea* de Galicia atraviesa por el centro de mayor produccion marítima, agrícola y fabril, de este país, y toca en poblaciones de las mas notables. Con la simple inspeccion de la carta geográfica de Galicia del ilustrado Sr. Fontan se conoce perfectamente esta verdad.

«Llegamos al punto mas delicado de los que ha tenido por conveniente tocar la Junta de comercio de Vigo, y el que principalmente nos lleva á esta réplica en el concepto de ser *El Coruñés* el único periódico que se publica en Galicia. Nosotros concedemos á un particular la mayor libertad en juzgar las cosas y las personas, mas á una corporacion no, porque asi como sus ataques tienen mayor autoridad, ellas deben ser mas miradas en el modo de darlos. La dicha Junta habla de *rivalidades mal concebidas, de funestos y desastrosos efectos*, y llama sobre ellas *una enérgica resolucion*.»

No hay duda, que en cuestiones de tan grande importancia las rivalidades producen siempre malas consecuencias; y es sensible, que se hayan suscitado diferencias de exclusivismo por esos dos pueblos, en contra de las justas aspiraciones de todo el resto del país gallego. Nos complaceríamos, en que desistiesen de la polémica, abrazando desde luego nuestro proyecto, pues que no deben prescindir de su justicia y conveniencia.

«¿Por quien se ha iniciado esa rivalidad? La Junta ha debido decirlo. ¿Existe esa rivalidad? La Junta ha debido demostrarlo; pero no lo dirá, no lo demostrará ni la Junta ni nadie, porque no puede vérsela ni demostrarla en las respetuosas y razonadísimas exposiciones que los Ayuntamientos, las Juntas de comercio, las Diputaciones, los vecindarios de gran parte de Galicia han elevado á S. M., reclamando contra el arranque, que quiso prejuzgar el Real decreto de 7 de agosto, y esto es lo único que se ha opuesto hasta ahora al anhelo de los intereses que representa la Junta de Vigo, anhelo que sería lógico, que nosotros apoyaríamos, si en vez de presentarse en lucha con las legítimas esperanzas del país, procurase armonizar con ellas;»

Y armonizaría, ciertamente, si, en vez de la direccion, que pretende, se pusiera á nuestro lado: hasta creemos, que *El Coruñés* prestaría, por lo menos, aquiescencia á nuestra demanda, por que le faltaría toda razon para combatirla.

«Llegamos ya al último de los párrafos de que debemos hacernos cargo. Los capitalistas nacionales y extranjeros, cuyas ideas estan muy distantes por cierto de las mezquinas miras de interés local, han puesto Señora, en evidencia las ventajas de la direccion del ferro-carril en línea directa desde este puerto, porque de ella esperan los beneficios de su especulacion. No obrará el interés local en el áni-

mo de los empresarios, pero obra el de su especulacion, como se dice muy bien al final del párrafo inserto, y esa especulacion puede no aunarse con el bien del país. No aseguramos nada, que carecemos de datos para ello, ¿pero sabe la Junta á lo que atribuye la opinion el que se haya escojido por los capitalistas el puerto de Vigo? A su interés en Portugal y principalmente en Oporto, cuya barra impide la entrada á los buques en muchas épocas del invierno. Y ya comprenderá aquella que eso no es lo que ha de buscarse en el ferro-carril, si siquiera ha de poder llamarse gallego. Vamos á concluir: ¿donde están esas memorias, esos planos que han debido ser necesarios para producir la evidencia de que habla el párrafo que comentamos? A la opinion pertenecian, á ellas tocaba apreciarlo, y sobre ellos ha debido oirse al país. Sí, la Junta de Vigo, le hacemos esta justicia, convendrá en que la apreciacion de esta evidencia tocaba al país, y que solo despues de oir á este por sus legítimos órganos, debió dictarse una medida que en tan alto grado puede afectarle.»

Estamos en esto perfectamente de acuerdo con *El Coruñés*.



CAMINOS DE HIERRO, su invencion, progresos y utilidad.

(CONTINUACION.)

El primer destino que á los caminos de hierro se dió, fué el servicio de las minas, y solo cuando se hubo comprobado su solidéz, sus facilidades

y sus ventajas, se pensó en hacerlos servir para el transporte de viajeros y de mercancías. En el camino de hierro de Darlington á Stokton, emprendido en 1825, y el primero á cuya ejecución se ha procedido, bajo el imperio de estas ideas, andaban al principio los vagones tirados por caballos; mas bien pronto se reconoció la conveniencia y se adoptó el empleo de las máquinas; idea de mas importancia todavía, que la de los caminos de hierro. Como quiera que sea, estos motores eran tan pesados y tan imperfectos, que apenas daban el vapor necesario, para producir una velocidad de cuatro ó cinco millas inglesas (una legua castellana) por hora; lentitud que, á haber sido inevitable, habria restringido notablemente la utilidad de los ferro-carriles. Convencido de esto, y entreviendo la posibilidad de perfeccionar el sistema de los motores, puso manos á la obra un ingeniero francés, Mr. Seguin, y tuvo en 1827 la gloria de inventar las calderas con tubos generadores. Este importante descubrimiento, á favor del cual se puede, al paso que disminuir el peso de la máquina, obtener mayor cantidad de vapor, y por lo tanto de fuerza, fué aplicado á la locomotiva por primera vez en 1830, al ponerse en actividad el camino de hierro de Manchester á Liverpool, y produjo inmediatamente una velocidad mayor, que cuanto hasta entonces se habia, no solo visto, sino creído posible; puesto que, en los primeros experimentos hechos el 15 de setiembre de dicho año de 1830, se consiguió dar á la máquina una velocidad de diez leguas por hora, velocidad que en los subsiguientes ensayos llegó á ser hasta de diez y seis.

Desde aquel dia quedó resuelto el problema, del cual dependia la suerte

futura de los caminos de hierro, de ese prodigioso medio de locomoción mas rápida todavía que el viento, que pudiendo trasportar á grandes distancias, en el espacio de algunas horas, un número indefinido de viajeros, é inmensas cantidades de mercancías, proporcionan enorme economía de tiempo, es decir, del mas poderoso y productivo elemento de toda industria.

No bien se abrió el camino de hierro de Manchester á Liverpool, vióse doblar, triplicar, y hasta cuadruplicar el número de sus viajeros, número que desde aquella época no ha cesado de ir en aumento, si bien no siempre en la misma progresion. En casi todos los demas caminos han sido, con corta diferencia, iguales los resultados; y lo que es hoy, bien se puede afirmar, sin temor de equivocarse, que los caminos de hierro están destinados á causar en el mundo grandes revoluciones económicas.

Casi todas las naciones de Europa, y alguna de América, tienen hoy sus líneas de caminos de hierro. Estas líneas han sido ejecutadas en Inglaterra por compañías particulares; en los Estados Unidos, unas por los Estados, y otras por compañías; en Holanda y Bélgica por el gobierno; en Alemania por compañías; y en Francia, Italia y Rusia, unas por sus respectivos gobiernos, y la mayor parte por compañías. En España, se cuentan hasta ahora en clase de caminos de hierro concluidos, muy pocas leguas; pero gracias al impulso progresivo de la época, se hacen esfuerzos grandes por los pueblos de importancia para obtenerlos, y el Gobierno se halla dispuesto á apoyar tan interesante mejora. *(Continuará.)*

PONTEVEDRA:

Imp. de N. Pazos y J. Antunez.