

# LA VOZ DE LA LIGA

Suscripción. (Para los señores socios, 0.25 al mes  
(Para los no socios . . . . 0.50 al id.

ORGANO DE LA LIGA POPULAR FERROLANA

Anuncios. ( Los precios se cobrarán con arreglo  
a tarifa.

En esta Asociación, por lo mismo que no es política, caben todos los políticos, con tal que sean ferrolanos antes que políticos.

AÑO II

Redacción: Dolores, 11 - 1.º  
(No se devuelven los originales)

FERROL

Jueves 15 Julio de 1915.

Se publica los días  
7, 15, 22 y 30 de cada mes

NÚM. 29

NÚMERO EXTRAORDINARIO



D. EVERARDO VILLAMIL

Ilustre asturiano, ex-alcalde de Vega de Ribadeo, iniciador y Presidente de las asambleas celebradas en dicha villa.

## Nuestro saludo

Ilustres representantes de Ayuntamientos, Cámaras, Organizaciones obreras, agrarias, e industriales: personalidades de altos prestigios: caballeros periodistas, de la noble institución de la Prensa, bien venidos seáis.

El llamamiento de la «Liga Popular Ferrolana» halló eco en vuestros leales corazones; y sintiendo en vuestra alma el ansia colectiva de Asturias y Galicia en orden a la reivindicación de su derecho a que la línea férrea entre Ferrol y Gijón deje de ser un anhelo sin realidad; convencidos de que es necesario que los pueblos reclamen virilmente para ser atendidos, venis llenos de fe y ardoroso

No podremos deslumbraros con grandezas ficticias que escondan nuestra pequeñez y decadencia; pero ricos en sentimientos de lealtad y amor, os ofrendamos nuestros corazones que se conmueven de júbilo fraternal, al daros cariñoso abrazo, como hermanos queridos que sois, así gallegos como asturianos.

Fraternalmente vamos a laborar en magna obra de apresurar el día en que la doble cinta de acero una a los pueblos, ya unidos por vínculos históricos y geográficos. Sean principio y término de nuestra actuación pro ferrocarril los gritos salidos de lo más profundo del alma: ¡Viva Asturias! ¡Viva Galicia!

¡Asambleístas gallegos y asturianos, bien venidos seáis!

Si ponemos al servicio de la madre Tierra todo el esfuerzo de una voluntad varonil,

## EL TRIUNFO SERÁ NUESTRO.

entusiasmo a congregarnos en asamblea de donde arranquen las conclusiones que en nombre del país galaico-asturiano han de presentarse a los gobernantes.

Bien venidos seáis.

Ferrol, ciudad caballeresca y hospitalaria, os recibe con el contentamiento y la gratitud que engendra el honor que le dispensáis y espera que de los breves días que habéis de convivir con nosotros, conservéis grata, perdurable memoria.

## Semilla redentora.

Galicia será grande, cuando se proponga serlo, cuando confie para todo en sus propios esfuerzos.

Hasta ahora necesita tutela, porque el nefasto centralismo se empeñó siempre en educarla para una perpétua minoría de edad.

Esa tutela es perniciosa, y para sacudirla ¿qué mejor ocasión que la presente? Vamos a ventilar un viejo agravio, que casi colinda con los llamados delitos de lesa patria, en la Asamblea de hoy. No hay un solo extranjero que haya dejado de asombrarse al considerar que no existe aún en el siglo XX un ferrocarril de de la Costa que ponga en comunicación a Portugal con Francia a través del Norte y Noroeste de nuestra península. No hay ningún extranjero, culto o inculto, que dejase de decir: «Cualquier Estado que no fuera el español (incluso el turco) ya tendría construido hace muchos años ese ferrocarril tan importante».

Y como esto es indudable, tan indudable como que el proteccionismo arancelario impuesto por Castilla resulta el suicidio económi-



EXCMO. SR. D. JOSÉ DE PARRÉS SOBRINO

Ilustre asturiano, Senador del reino, notable orador, ex-fiscal del Supremo, cuyo nombre sonó varias veces para ocupar el Ministerio de Gracia y Justicia, y entusiasta asambleísta

co de Galicia, creemos llegado el momento de laborar sin tregua por la propagación de un fuerte nacionalismo gallego. Galicia debe hacer digno pendant con Cataluña en el mapa es-

piritual de Iberia. Galicia tiene, si quiere, vida propia con doble razón que Cataluña. Galicia se halla compelida a vengar agravios más serios que Cataluña.... ¡Parece mentira que habiendo un justo catalanismo no exista todavía un justísimo galleguismo!

El vergonzoso pleito nacional del ferrocarril de la Costa, que colma el vaso de la paciencia y la resignación cobarde, antieuropea, lo reclama con categórico imperativo.

Fijense en esto los ciudadanos de buena voluntad. Un solo hombre, de inteligencia no extraordinaria, pero constante hasta la exajeración, Sabino Arana, creó el fuerte y salvador nacionalismo vasco.

A. VILLAR PONTE.

Cristo, el de mayor mansedumbre de cuantos hombres existieron, se indignó una vez, y a latigazos arrojó del templo a unos mercaderes. Eso hará la 3.<sup>a</sup> asamblea, agotada la paciencia: lanzará latigazos sobre los lomos de cuantos se opongan a la construcción del ferrocarril más importante para la defensa de la Patria, y de la prosperidad material y moral de ésta.

M. Insua.

## UNA REGIÓN OLVIDADA

### LOS FERROCARRILES GALLEGOS

Para el mes próximo anuncian los periódicos gallegos la celebración de una Asamblea magna en Ferrol con objeto de interesar de los Poderes públicos, sordos siempre cuando se trata de cosas que atañen al bien de Galicia, el pronto comienzo de las obras del ferrocarril Ferrol-Gijón, de tanta importancia para la región galaica.

Hace mucho tiempo que Ferrol y toda la riquísima comarca, privada de rápidas comunicaciones que ha de atravesar esta línea, claman en vano para salir del incomprensible aislamiento en que se ven; hace mucho tiempo que Galicia llama en vano a las puertas de quienes tienen obligación de oír, demandando justicia y un poco de la protección que con tanta facilidad se otorga pródigamente a otras provincias menos necesitadas de la ayuda oficial.

En este aspecto de las comunicaciones, y singularmente de las comunicaciones ferroviarias, es inexorable reconocer que Galicia es la región más desatendida de España.

Y es más doloroso el caso si se considera que su suelo es el más fértil de España, fértil y pródigo en términos verdaderamente extraordinarios, y su subsuelo uno de los más ricos de la Península; considerables, enormes riquezas improductivas merced a esa falta de ferrocarriles que lamenta Galicia y de que debe dolerse toda España, que ve con ello disminuido su caudal.

Y no ya el movimiento de dinero que supone la facilidad para la circulación de los productos de su suelo está vedado a Galicia, sino también la fácil explotación de la belleza de sus rías y sus paisajes incomparables, únicos en el mundo, y de los monumentos de sus ciudades antiqüisimas, en cuyas rías no se ha extinguido todavía el eco de las armas de las milicias feudales, que ponían en aprieto a los obispos, o el ruido de las turbas de hermandiños que el campo arrojaba contra los señores, hartos de sufrir la más abominable, despótica y bárbara de las tiranías. Tales condiciones de país de turismo tiene Galicia, que en Inglaterra existe una copiosa bibliografía en la que

entre multitud de libros dedicados a cantar las bellezas de aquel suelo singular con la vehemencia del más fervido entusiasmo, figuran los que dan abundantes noticias a los aficionados a la pesca con caña de los mejores criaderos de sabrosas truchas, más abundantes en Galicia que en ilusiones una imaginación de dieciocho años. Y, sin embargo, la falta de fáciles comunicaciones y el poco cariño con que la Compañía del Norte mira a Galicia, tienen también perdida esta otra riqueza, de tan fácil aprovechamiento.

Por la justicia de la petición, por el apremio de necesidad con que se demanda y, si estas consideraciones no pesaran en el ánimo del Gobierno, previsora por los términos a que el cansancio y el dolor de tanta desdeñosa desatención podría arrojar a los que con tanto respeto piden, deben los gobernantes—esos ministros gallegos que no se acuerdan de su sufrida tierra más que para pedirle actas y tributos y abrirla con el oprobio de una caciquería tan tirana, despótica y bárbara como los antiguos señores feudales!—, deben los gobernantes, digo, anticiparse a las demandas de los asambleístas gallegos dando a las obras del ferrocarril Ferrol-Gijón, hoy todavía en el papel, el vigoroso impulso que necesitan para que sean en breve término realidad las legítimas aspiraciones de aquellos ciudadanos atentos al bien de su país.

Para que el lector juzgue del estado de los ánimos, de la paciencia de los ferrolanos y del maltrato de los Gobiernos a aquella región, tan digna de ayuda, he de contarle que población de la importancia militar de Ferrol no vio la locomotora de un tren hasta hace dos años; que en construir los cuarenta y tantos o cincuenta y tantos kilómetros de línea férrea que unen a Ferrol con la del Norte en Betanzos ha empleado el Estado ¡¡CUARENTA Y TANTOS AÑOS!!!, algunos más de los que ha necesitado Alemania para disponerse a asombrar al mundo venciendo al mundo entero.

Y por si ello fuera poco, y como remate de este lindo ramillete, representación de la Administración española, referiré que como llevara dos años concluida esta línea y no comenzase la explotación, no ciertamente por culpa de los dignos ingenieros a cuyo cuidado estaba, tuvieron, hará cosa de veinticuatro meses, que subirse los ferrolanos en el tren y echarlo a andar—como suena—, sin cuya ejemplar decisión es muy posible que a la hora de ahora máquinas y vagones estuviesen esperando en las cabeceras de línea a que a Su Perezosa Majestad el Balduque le viniese en gana otorgar la debida licencia de circulación.

Ahora dígame usted, Sr. Dato, si sus paisanos no tienen razón para estar, como dice la gente baja, «cargados de estopa». No lo pongo en gallego por si V. E. no lo entiende.

Pero ya que no las razones de justicia y necesidad antes invocadas, hay otras que deben pesar en el ánimo del Gobierno para obligarle a prevenirse con el impulso de las obras públicas, que pagan el esfuerzo con réditos de aumento de la riqueza nacional, contra el visible, próximo y pavoroso peligro de la emigración de brazos y caudales que ofrece la terminación de la guerra.

Ahora mismo, en el pintoresco rincón de Aragón donde la casualidad hace que se escriban estas cuartillas, con los campos de esta rica vega espléndidos y prometedores cual si sobre ellos hubiese caído la bendición divina, los jornales a buen precio y los brazos escasos está la gente campesina en un pie, como las grullas, pronta a volar en cuanto les dé en los ojos el brillo del primer señuelo.

—¿Es verdad que en cuanto se acabe la guerra van a llamar hombres para trabajar en «las Francias» y en las Alemanias» y que los van a pagar mucho?—nos preguntan los campesinos que encontramos en nuestros paseos.

No ya remedio para estos males de momento, sino para acabar en definitiva con esa terrible sangría de la emigración gallega, encontraríase en la construcción de los ferrocarriles gallegos, que facilitarían el desarrollo y explotación de aquella colosal riqueza mostrenca que brinda Galicia al gobernante amante de su patria que quiera aumentar en términos de consideración el caudal de España: el ferrocarril de la costa (Ferrol-Gijón, que a la postre sería Vigo-Irún); el de Coruña-Carballo-Corcubión-Santiago, en disposición de empezarse las obras en breve plazo, el de Vigo-Valladolid u Orense-Zamora; los de Santiago a Orense y Pontevedra a Lugo...

La resurrección de Galicia.

El político que diese vida a esas líneas de ferrocarril podría decir al su Rey en el acto de la inauguración, con orgullo de descubridor de tierras:

—Señor: Sin batallas, sin siembra de odios, sin dolor para la patria y para las madres, os ofrezco un nuevo y rico florón para vuestra corona...

ALEJANDRO PÉREZ LUGIN.

Del *Heraldo de Madrid* del día 1.º de julio.

## Intereses regionales

### LO DEL FERROCARRIL DE LA COSTA

Un querido amigo mío que no deja de preocuparse un sólo día del magno proyecto del ferrocarril de Ferrol a Gijón, me pregunta con extrañeza por qué he dejado de hablar de obra trascendental para el porvenir del Norte de España y aún podemos decir de España entera, cuando antes lo hacía con cierta frecuencia. En pocas y claras palabras desprovistas de todo eufemismo voy a darle al buen amigo y probado patriota muy cumplida satisfacción.

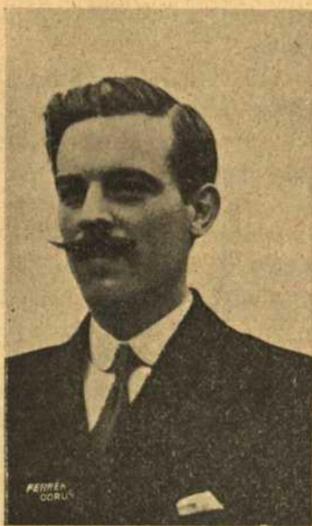
He dejado de escribir con aquella periodicidad de antes sobre el viejo pleito de nuestro ansiado ferrocarril de la costa, porque estoy plenamente persuadido que pese a cuantas esperanzas nos hagan concebir de cuando en cuando con halagüeñas promesas, para irnos entreteniéndolo, la expresada vía no se construirá. Así rotundamente puede decirse: no se construirá...; por lo menos mientras el país no acierte a imponerse de verdad, exigiéndolo en forma debida como otros pueblos han sabido hacerlo para la consecución de cosas justas que cual la de que se trata afectaban directamente a sus más vitales intereses. Y, desventuradamente, como quiera que el país está «durmiendo a pierna suelta» sin querer preocuparse para nada de lo que más le importa, revelando—según acertadamente dijo LA VOZ días pasados a propósito de ello—la falta de espíritu ciudadano que se observa, para desgracia nuestra, en los pueblos gallegos y asturianos, la consecuencia es que no se nos atiende, resultando así tiempo completamente perdido el que uno invierta en clamar por obra tan necesaria.

En un principio he sido de los más optimistas y me dolía cuando alguien dudaba de la próxima realización de un proyecto tan trascendental en el orden económico y militar, sancionado por los centros burocráticos. El razonamiento que para ello me hacía era muy lógico, si bien candoroso por no conocer aún bien en que manos andaba el pandero.

Desde la ley Gamazo del 1883—me decía para alimentar mis ilusiones—se viene reconociendo oficialmente la necesidad de construir un ferrocarril por toda la costa Norte de España; necesidad que llegó a crear un estado tal de opinión en las Cortes, que hizo figurar la línea en todos los planes de vías férreas, y al discutirse con amplitud el vigente de los secundarios-estratégicos se la dió singular preferencia en el mismo cuerpo de la ley por considerarse el más patriótico y más necesario de los ferrocarriles. Si a esto agregamos la circunstancia de su enorme importancia estratégica, hoy que nuestra reconstitución militar preocupa a los Gobiernos, y la de que la apertura del Canal de Panamá requiere imperiosamente un directo enlace ferroviario entre nuestros grandes puertos del noroeste y el sur de Francia, de aprovecharse la nueva corriente comercial; he aquí que todo concurre a considerar como un hecho inmediato la construcción de tal línea, que cruzaría una de las zonas más pobladas y por naturaleza más rica de España, con derecho indiscutible a ser dotada por el Estado de los indispensables elementos de progreso.

No me daba cuenta al discurrir así, con el pensamiento puesto en una nación que tuviese verdadera ansia de perfeccionamiento, de que por encima de todo este orden de consideraciones existen otras que vienen rigiéndonos: la de los intereses creados, que ha dicho el genial Benavente. Nuestro ferrocarril puede perjudicar a otros y eso basta para su desgracia. Somos mansísimos corderos y como a tales nos tratan los poderosos amparadores obligados de ciertas empresas. Aquí se repite, ni más ni menos la dolorosa historia del ferrocarril central de Cuba, que quizá fué lo que nos haya costado la pérdida de las colonias y que los yanquis construyeron en cuatro días tan pronto como nuestros políticos no tocaron allí pito.

Así se viene uno a explicar ahora ciertas inexplicables actitudes de influyentes políticos asturianos en relación con aquella asamblea celebrada hace bastantes años en Madrid en pro del ferrocarril de la Costa, en que infructuosamente tomaron parte tan activa Latorre



A. VILLAR PONTE

Notable periodista gallego, uno de los más esforzados paladines del ferrocarril de la Costa.

y Lombardero, los cuales nada pudieron lograr contra los que se dieron muy buena maña para convertir aquel simpático acto en un campo de agramante, donde un canónigo ovetense (si mal no recuerdo) tremolaba la enseña de guerra y un personaje eminente después de la-

varse sus manos como Pilatos se retiró simuladamente por el foro dejando que el proyecto sufriese allí su primer descalabro. En su día quizá resulte oportuno desenterrar las informaciones de prensa relativas a esa Asamblea y la correspondencia particular en que se aclaraba algo de lo que no podía decirse en los periódicos.

Sea por derivación de lo anterior o de lo que quiera, ello es que viene observándose que en Asturias se mueve ahora menos relativamente la opinión que en Galicia en favor de un ferrocarril que tanto sin embargo les interesa, con ser grande la pasividad que también por aquí advertimos.

No tardará probablemente mucho en dársele un nuevo golpecito en las altas esferas gubernamentales a lo del ferrocarril de la Costa, para aparentar algo así como una satisfacción a la opinión de las regiones interesadas, y, sobre todo, para *cumplir* con las importantes sociedades asturianas y gallegas de América que con tan noble insistencia vienen solicitando de los Poderes públicos la realización de esta obra transcendental, y aún con la muy limitada comisión de diputados que apremian al ministro de Fomento a fin de que satisfaga las naturales aspiraciones de sus respectivos distritos. Pero una solución práctica en sentido económico para que pueda realizarse inmediatamente la empresa, según lo requieren los intereses patrios; ¡ah! esa no aparecerá por parte alguna y seguiremos como estamos. Los que aún conserven esperanzas, entre tanto no vean un vigoroso movimiento de opinión que por desgracia no se vislumbra, pueden ir las perdiendo.

El pretexto es y seguirá siendo nuestro pobre estado económico, a fin de no comprometer el erario público (cuando precisamente por esa misma razón debieran de acometerse en el solar patrio todas aquellas obras de carácter reproductivo cual la de que se trata, para impulsar la agricultura, la industria y el comercio, difiriendo en cambio las de relativa ostentación); más, esta alta medida de previsión no reza por lo visto con el Rif, pues allí como no hay otras líneas a que puedan hacer sombra, se construyen kilómetros y kilómetros, de vías férreas. Como dice acertadamente el querido amigo, al lamentarse del desamparo en que nos hallamos, lo mejor que pudiéramos hacer para conseguir esta mejora, sería... (¡oh! eterna paradoja) convertirnos en rifeños.

La terrible guerra europea está demostrándonos que la multiplicación de líneas férreas sobre las fronteras o periferia de una nación constituye el primer elemento de éxito. La defensa nacional exige unir directamente el primer Departamento marítimo de España con las grandes minas de carbón y fábricas de material bélico de Asturias. La agricultura, la industria y el comercio, cuyo fomento tan vanamente invocan las capacidades directoras que a Dios plugo concedernos, necesitan actualmente en primer término, para poder desenvolverse ventajosamente, de los ferrocarriles; y, en fin, el turismo, esa enorme fuente de riqueza que andamos empeñados en atraer a España, requiere como condición indispensable una completa red ferroviaria, singularmente donde exista algo que admirar y las condiciones naturales del país constituyan un gran aliciente. Fundados en estas razones, más,—repetiré—en la principalísima de que la zona beneficiada con el ferrocarril de la costa representa una considerable parte de España en terreno, en población y en riqueza, con derecho indiscutible a gozar de las ventajas que otras gozan debiéramos de tener ya logrado su cons-

trucción si no fuésemos unos mansísimos borregos que todo lo soportamos resignadamente,

Hace diez años que viene engañándonos, y como si no. Seguimos tan tranquilos, haciendo el juego a los intereses creados que con tan poderosos valedores cuentan allá arriba, donde si escasean los genios que acierten a regenerar el país, abundan en cambio los despreocupados que han sabido convertir la patria en feudo, y así andamos de medrados los de abajo.

No se esfuerce, pues, el buen amigo, que si los pueblos en masa no se levantan a pedir en forma debida lo que de derecho les corresponde, no tendremos ferrocarril y a este desventurado país nada grande logra ya alterarlo. Sin pulso y sin aliento nada consigue infundirle vida. A tal lastimoso estado ha llegado por obra y gracia de nuestras clases directoras a lo marroquí.

FEDERICO MACIÑEIRA.

## El ferrocarril de la Costa

El fin justifica los medios.—Para los que no estén ciegos

Entre cuantos seguimos con buena fé, con entusiasmo—pensando cívicamente y alentando todas las exteriorizaciones de civismo—el viejo y transcendental pleito del ferrocarril de la Costa, ha producido tristeza, tristeza y algo más, el *dolce far niente* en que el Ayuntamiento ferrolano parece que logró transmutar, Dios sabe por qué, las actividades calurosas de la «Liga Popular».

Jamás—lo dice un hombre honrado, ajeno a toda bandería cabileña política, dueño de claro sentido común—se cometería un crimen mayor en el orden incruento de los intereses sociales que el de matar por falta de sentido organizador o de compadrazgo ruralista estas grandes palpitaciones de opinión que en torno al santo requerimiento de «Liga Popular Ferrolana» vienen mostrándose en el litoral de Asturias y Galicia.

Y los síntomas son de que hay quien o quienes se disponen actuar de cómplices en ese crimen sin nombre para servir como pobres habitantes de ergástula las turbias necesidades de señores dignos de la horca y del cuchillo.

Son contados en la vida los momentos propicios para el éxito. No se dan todos los días, no se repiten con frecuencia, y si el hombre los desaprovecha, incurre en el pecado más grave entre cuantos afectan al orden social: el de la inoportunidad. El de la *inoportunidad*, señor Zelada; pues ya se ve que desde Madrid pretenden hacerle caer en una, con *ce...*

«Ahora o nunca» dijera la «Liga Popular Ferrolana». Ahora o nunca repitieron representaciones de todas las fuerzas vivas de Asturias y Galicia. Ahora o nunca, siguen repitiendo, sin que su eco se extinga. Y cuando las circunstancias predisponen los ánimos para una convergencia condensadora de energías—que acaso no pueda volver a obtenerse jamás—¿aún hay quien discute si es o no oportuno reunir ahora la gran asamblea pro-ferrocarril que debe tener a Ferrol por alambique depurador de civismo?

¿Pero es que aún existe nadie tan cándido que crea que por las buenas, sin sacrificios de *tranquilidad y libertad*, se nos ha de dar lo que constituye nuestro mayor y más justo y legítimo anhelo desde hace cerca de medio siglo?

No, señores, no. No debemos hacer caso a los que nos engañan ni debemos tampoco vivir engañados. (Aparte de que una Asamblea no estorba ni perjudica gestiones de otra índole).

NI POR DECRETO NI POR LAS CORTES hemos de conseguir que se tienda la vía férrea entre Ferrol y Gijón. Yo lo digo muy alto y muy claro, repitiendo lo que en vano vengo predicando desde que tengo uso de razón.

Por decreto pudo conseguir Cataluña que se implantasen las Mancomunidades, a pesar de que este abstruso pleito zarandeó a tres Gobiernos y sembró la guerra civil periodístico mitinera en toda la vasta extensión de la triste España. Por decreto pueden conseguirse en nuestra patria otras muchas cosas. Pero el ferrocarril de la Costa—reconocido de importancia nacional por las Cortes, declarado de urgencia por todos los políticos, por todos los militares, por todos los marinos, por todos los ingenieros,—no. Porque en cosa tan seria y tan problemática como el establecimiento de las Mancomunidades no peligraba nada particular, no había la intangibilidad de ninguna compañía de por medio. Pero en cosa tan sencilla, tan factible, tan patriótica, tan redentora como el ferrocarril de la Costa, no va envuelto otro interés que el económico de todo el Norte y Noroeste de España y el nacional de toda la Península, que pugna con los ochavos de algunos negociantes. Y donde hay asuntos particulares en litigio, pleito perdido. Por eso ni por decreto ni por las Cortes—repetimos—se logrará obtener nuestro ferrocarril. Este ferrocarril que costaría cincuenta o sesenta millones de pesetas—menos que un regular acorazado, menos que dos edificios madrileños como el monumento a Alfonso XII y la casa de Correos—y que uniría el Arsenal de Ferrol con las fábricas de armas de Trubia y Oviedo, las minas de hierro de Galicia con las de carbón de Asturias y los altos hornos de Bilbao, Francia y Portugal con la quinta parte de la población de España. El mejor medio de fomento del turismo, de europeización rápida de la costa más rica de la Península, la base más segura de la nacionalización de las industrias siderúrgicas,—tema éste que tanto preocupa al Rey, al ministro de la Guerra y al Sr. Dato.

No; la consecución de tan ansiado ferrocarril que nos otorgaría cualquier pueblo extraño si la fatalidad histórica rectificara las fronteras actuales—lo que ojalá nunca suceda—y que nos hace mirar con envidia a Marruecos, ha de ser obra nuestra, exclusivamente nuestra, exigida y conseguida por nosotros mismos (Acordémonos del Central de Cuba, D. Antero Rubín).

Y esta obra se efectuará previa organización, previa vertebración de anhelos comunes en un solo molde revolucionario, puesto que se afincará en la protesta vigorosa, tenaz, hecha diariamente a causa de sufrir en la carne viva de nuestro interés ciudadano la quemadura terrible de una preterición suicida con que nos atormenta de la manera más injusta el poder central.

\*\*\*

¿No es, pues, oportuna la Asamblea, servidores del compadrazgo? Ni delante ni detrás de nosotros hay otra cosa que esa Asamblea. Esa Asamblea es la única tierra firme, tal que una isla en el mar de la vieja política, donde podrían asentarse con solidez los cimientos de nuestra europeización. Lo que acordemos en la Asamblea, es lo único que nos pondrá en condiciones de conseguir el ferrocarril. ¡Confrontaciones, ley Besada, trabajos políticos en Madrid...! Pamplinas y armas al hombro. ¡Pero si el mismo Sr. Gullón dijo que convenía «estimular» a los de arriba! ¡Pero si el propio Melquiades Álvarez opinó que era necesario «agitar la opinión del litoral galaico asturiano»!

Hay quienes creen por disimular su enemiga a la Asamblea, que ésta debería aplazarse hasta que las Cortes se abrieran. ¿Y si las Cortes se hubiesen abierto ahora, como estuvo a punto de suceder? Y si las Cortes se abren en Septiembre— como ofrece el Sr. Dato y como no tendrá más remedio que hacerlo—¿no se precisan dos meses y pico, meses de verano y de buen tiempo, para propagandas y agitacionnes? ¿No se trata que salga de la Asamblea una actitud tendente a esto? Porque si la Asamblea ha de ser como las otras, una Asamblea más, excusamos de reunirnos.

\*\*\*

De admirable manera responden todos los pueblos del litoral al llamamiento que les dirigió la «Liga Popular de Ferrol». Sociedades agrarias, Cámaras de Comercio, particulares se adhieren todos los días a la idea de la Asamblea. Esta Asamblea estaba señalada para el 20 de Junio. Ahora ya se aplazó. Y nosotros decimos en nuestro nombre y en nombre de muchos ciudadanos sin mote político a los que lanzaron la iniciativa de la misma: «Seais o no populares; tengais o no miras intovesadas—como muchos agua-fiestas aseguran—tremolad de nuevo el pendón que cedisteis a otros. No importa que al contaros aparezcáis en minoría exígua. Teneis perfecto derecho a convocar urgentemente para una Asamblea. Y debéis convocar a todos los hombres de buena voluntad sin pensar en banquetes, agasajos etc., para los que se precisaría dinero. Cuantos se adhieron a vuestro requerimiento, enviarán representación. Los que no sean cunucos concurrirán gustosos y animados a Ferrol, actualmente, gracias a vosotros, capitalidad ideal de Galicia y Asturias. Cada uno sufragará sus gastos. Y todos juntos tomaremos acuerdos, juramentándonos para lo porvenir y disponiendo el plan de campaña que convenga. No hay que esperar más. La esperanza sin base real es una majadería infantil. Ya es hora ¡vive Dios! de que nos veamos cara a cara los que somos capaces de todo; los que creemos que las actuaciones ferrolanas que actualmente se generan en torno del ferrocarril de la Costa, tienen—si se llevan a feliz término—un valor histórico cien veces más honroso que el de aquellas Juntas de Defensa de la Coruña que escribieron en el pentágono de hierro de las rejas de una cárcel el admirable himno de una justa rebeldía. Nuestra labor es fácil—porque rebosa razón—si la vigoriza el entusiasmo.

\*\*\*

Hay un «obstáculo tradicional» en torno al que forman el cuadro abogados y consejeros retribuidos por empresas formidables. Hay un centralismo africano que hace el vacío alrededor de cuanto pretenda emanciparse de la meseta castellana. Contra esto nada pueden ni Cortes ni decretos. Contra esto solo podremos nosotros y nuestra prensa, pues la madrileña nos dará la espalda. ¡Pobre del que lo dude!

Ya es más que un pleito ferroviario lo que va a ventilarse en el Parlamento gallego de Ferrol. Es el resurgir de un nacionalismo redentor, la necesaria dignificación de Galicia. Nunca se nos llamó para colaborar en una obra tan hermosa, tan grande... ¡Y por ahí duele!

Que si detrás de nosotros no hubiese pueblo, peor para el pueblo.

A. VILAR PONTE.

## LEY BESADA

Artículo 1.º El Gobierno otorgará, con arreglo a las prescripciones de esta ley, la con-

cesión de las siguientes líneas de ferrocarriles:

Primero. Una de vía ancha desde Pontevedra a Ribadavia, pasando por Puente-Caldeas, prolongación de la del Puerto del Carril, en la ría de Arosa a Pontevedra.

Segundo. Las de un metro que faltan para completar las del mismo ancho en las costas Norte y Noroeste.

El Gobierno determinará el punto de enlace de las líneas que han de partir de Ferrol y de Carril.

Tercero. Las de un metro que faltan para completar las del mismo en la costa Sur y Suroeste desde San Fernando a Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa.

Art. 2.º Para la ejecución de lo dispuesto en los números segundo y tercero del artículo anterior, si el Gobierno lo considera conveniente, se utilizarán en todo o en parte las líneas de vía ancha construídas o en construcción, a fin de que pueda circular por ellas el material móvil de un metro de ancho, colocan-



ALEJANDRO PÉREZ LUGÍN

Ilustre novelista y periodista, gran enamorado de Galicia, que, en representación del «Heraldo de Madrid», concurre a la asamblea.

do al efecto un tercer carril o utilizando la explanación en la forma que sea preferible, previo convenio con las Compañías o concesionarios respectivos.

Art. 3.º El Estado garantizará, a partir del 1.º del mes siguiente al en que comience la explotación y por todo el tiempo que en la subasta se convenga, un interés que no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital invertido en la construcción de cada línea, con arreglo al proyecto de la misma que el Gobierno apruebe mediante concurso, como base de la concesión, deduciendo de su coste los auxilios efectivos que reciba la Empresa concesionaria de las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos u otras entidades.

Art. 4.º Para los efectos de la garantía de interés, los gastos anuales de explotación por kilómetro se deducirán de los ingresos brutos por medio de una fórmula compuesta de dos términos: uno, constante, y otro, variable y proporcional al producto kilométrico bruto.

El término constante y el coeficiente del variable se fijarán por el Ministro del ramo, oyendo al Consejo de Obras públicas, y sus valores deberán figurar en el anuncio de la subasta para el otorgamiento de la concesión de las líneas.

Podrán modificarse en la licitación en el sentido de disminuir los gastos de explotación; pero una vez otorgada la concesión, no podrán variarse por ningún motivo ni con pretexto

alguno durante todo el tiempo del compromiso entre el concesionario y el Estado.

El producto líquido kilométrico se reducirá restando del producto bruto el gasto de explotación calculado por la fórmula de que acaba de hablarse, y sin tener en cuenta para nada los intereses de las obligaciones que hayan podido emitirse.

Si durante tres años consecutivos excediera del 6 por 100 el producto líquido de la explotación, el concesionario reintegrará al Estado el importe de las cantidades que hubiere recibido en garantía del interés, mediante la entrega de la tercera parte de dicho exceso que obtenga, a partir del cuarto año en que se haga la liquidación con un beneficio neto superior al 6 por 100.

Art. 5.º El concesionario someterá el replanteo a la aprobación del Gobierno, que lo confrontará y oír al ramo de Guerra y al Consejo de Obras Públicas.

El importe de las obras y del material que sean exigidos solamente por la necesidad de la defensa nacional, será garantizado con el mismo interés que el capital a que se refiere el artículo 3.º

Art. 6.º La concesión se hará por noventa y nueve años como máximo, mediante subasta pública, que versará sobre el capital a garantizar, cuantía del interés y plazo de la concesión.

Servirá de base para la subasta el proyecto que para cada línea sea aprobado por el Gobierno, mediante concurso previo, e informe del Consejo de Obras Públicas. Si el dueño del proyecto fuese un particular, tendrá derecho al tanteo en la subasta o al pago de dicho proyecto, según su tasación.

Art. 7.º La subasta se anunciará inmediatamente después de haber sido aprobados cada uno de los proyectos de las líneas a que se refiere el art. 1.º

Art. 8.º El plazo para la ejecución de las obras será fijado por el Gobierno, que podrá prorrogarlo por causa justificada.

Art. 9.º Mientras el Estado abonare en todo o en parte a las entidades concesionarias el interés a que por la subasta se hubiere obligado, se reserva el derecho a fijar oyendo a la Compañía concesionaria el máximo de las tarifas para el transporte por las líneas así subvencionadas, de minerales, aves, ganados, y, en general, de los productos alimenticios, abonos y semillas.

Art. 1.º Se autoriza al Gobierno para dictar todas las disposiciones que considere necesarias a fin de ejecutar esta ley.

En cuanto a la constitución y devolución de fianza y caducidad de las concesiones, se aplicarán las disposiciones vigentes para líneas subvencionadas de interés general, entre las que se declaran comprendidas los que son objeto de esta ley.

Madrid 4 de Noviembre de 1907.—El Ministro de Fomento, *Augusto González Besada*.

## Proyecto de ley de los secundarios

Artículo 1.º Los ferrocarriles no comprendidos en la red de los del servicio general, y cuya construcción o explotación hayan de ser auxiliados por el Estado, se clasificarán en secundarios y económicos.

El Ministro de Fomento hará la clasificación de los comprendidos en el plan vigente de ferrocarriles secundarios y estratégicos.

Serán clasificados como secundarios los afluentes a las grandes líneas que por su longitud o por la importancia de las zonas que atraviesen hayan de servir un tráfico importante.

Se considerarán ferrocarriles económicos los de débil tráfico, en los que sensiblemente predomina el servicio local.

El Ministro de Fomento dictará las reglas a que deban sujetarse los proyectos de unos y otros, sobre las bases siguientes:

a) Los ferrocarriles secundarios serán de vía de un metro o del ancho normal español, según convenga, en atención a las circunstancias del terreno o a la naturaleza del tráfico, y su trazado responderá principalmente a la conveniencia de permitir una explotación fácil y económica.

b) Los ferrocarriles económicos tendrán un ancho de vía que no podrá exceder de un metro, y su trazado responderá a la necesidad de reducir todo lo posible el coste de su construcción.

Art. 2.º El Estado auxiliará la construcción de ferrocarriles secundarios, con subvención fija por kilómetro, o garantizando un interés al capital de establecimiento a propuesta de los peticionarios de las concesiones.

El Ministro de Fomento resolverá sobre la forma de auxilio que haya de ser aplicada en cada caso.

La construcción de los ferrocarriles económicos sólo podrá ser auxiliada con subvención fija por kilómetro.

Art. 3.º La subvención fija no podrá exceder del 50 por 100 del importe del capital inicial de establecimiento del camino, cuando este capital no exceda de 150.000 pesetas por kilómetro. En otro caso, la subvención no podrá ser superior a 75.000 pesetas por kilómetro.

Esta subvención se hará efectiva valorando al final de cada trimestre las obras ejecutadas, y expropiaciones realizadas durante el mismo, y entregando al concesionario la cantidad proporcional que corresponda.

Art. 4.º La subvención de garantía de interés no podrá exceder del 5 por 100 anual del capital de establecimiento. En ningún caso, para estimar la cuantía de esta subvención, se tomarán en cuenta los déficits anuales de explotación que quedarán, cuando los haya, de cuenta exclusiva de los concesionarios.

Art. 5.º Cualquiera que sea la forma de subvención otorgada para la ejecución de las obras y adquisición del material de todas clases, estarán obligados los concesionarios a celebrar subastas o concursos públicos. Para este efecto propondrán al Ministro de Fomento los proyectos de las obras y de las adquisiciones que deban ser objeto de cada subasta o concurso, y las condiciones generales, las facultativas y las económicas que en cada caso correspondan.

Entre las condiciones generales se comprenderá una que obligue a someter al Ministro de Fomento cuantas cuestiones surjan entre el concesionario, del ferrocarril y el adjudicatario en la subasta o concurso de que se trate. El Ministro de Fomento resolverá sobre las propuestas del concesionario, y sobre las formalidades y garantías con que deban anunciarse y adjudicarse las subastas o concursos, y ninguna adjudicación será definitiva mientras no recaiga sobre la misma la aprobación del Ministerio de Fomento.

Los presupuestos correspondientes a cada subasta o concurso se formarán añadiendo, cuando proceda, a los de ejecución material las partidas siguientes:

- a) Un 1 por 100 para gastos imprevistos.
- b) Un 2 por 100 para el seguro de obreros.
- c) Un 5 por 100 para gastos de dirección y administración.

d) Un 9 por 100 en concepto de beneficio industrial e intereses del capital adelantado por el contratista.

Si dos subastas o concursos resultaren desiertos, se anunciará una tercera licitación con aumento de precios; y si también resultare desierta, podrá autorizarse la ejecución de las obras o adquisición del material por gestión directa del concesionario, intervenida por la representación del Estado que al efecto se designe.

Art. 6.º El capital inicial de establecimiento se deducirá, cualquiera que sea la forma de subvención otorgada, añadiendo a la liquidación final de todas las obras realizadas y material adquirido el importe de las expropiaciones debidamente justificadas, y agregando a esta suma las partidas siguientes:

a) El 3 por 100 para gastos de escritura, de concesión, de constitución de sociedad, si los hubiere, y otros análogos.

b) Cinco por 100 para gastos de dirección y administración de la empresa concesionaria.

c) Nueve por 100 como interés del capital adelantado por la Empresa concesionaria hasta la apertura a la explotación, beneficio industrial y riesgos de todas clases.

d) Gastos de redacción del proyecto.

e) Gastos de tasación y confrontación del mismo.

La cifra total que resulte deberá ser sometida a la aprobación del Ministerio de Fomento.

Si el importe del capital inicial de establecimiento excediese del consignado en el presupuesto del proyecto y hubiera servido de base a la concesión, se tomaría éste para regular en todo caso la subvención.

Art. 7.º Para los ferrocarriles auxiliados con subvención de garantía de interés, se formará una cuenta de capital de establecimiento, cuya primera partida será la correspondiente al capital inicial, determinado como expresa el artículo anterior. A esta cuenta se llevarán en lo sucesivo, previa autorización del Ministerio de Fomento, los importes de las obras de ampliación de instalaciones, de los aumentos del material fijo y móvil, y de los desembolsos por razones de nuevas expropiaciones que son preciso realizar, y se deducirán los importes de las enagenaciones del material, obras o terrenos que no fueran necesarios para la explotación.

Art. 8.º La subvención de garantía de interés se hará efectiva entregando el Estado anualmente a los concesionarios el 5 por 100 del capital de establecimiento, deducido de la cuenta a que se refiere el artículo anterior y a partir de la fecha en que se abran a la explotación las líneas.

El Ministro de Fomento podrá autorizar la apertura a la explotación de alguna o algunas de las secciones de una línea, en cuyo caso será de abono al concesionario la garantía de interés y por la cuantía del capital de establecimiento que corresponda.

Art. 9.º Los concesionarios de ferrocarriles auxiliados con garantía de interés podrán emitir obligaciones afectando al pago de los intereses y amortización de las mismas las cantidades que deban recibir anualmente en concepto de subvención.

También podrán solicitar y obtener del Ministro de Fomento que, con cargo a las anualidades correspondientes a la garantía de intereses y amortización de obligaciones que emitan, sujetándose a las condiciones siguientes:

a) Que la emisión haya sido autorizada por el Ministro de Fomento.

b) Que el importe total de la emisión no exceda del 80 por 100 del capital de establecimiento.

c) Que las anualidades para el pago de interés y amortización no exceda del 5 por 100 del mismo importe. Cuando el Estado ha-

ya de encargarse de abonar directamente los intereses y amortización de obligaciones, el concesionario estará obligado a depositar a disposición del Ministerio de Fomento títulos que representen el 20 por 100 del importe total de la emisión para responder de las cargas y compromisos que en cada caso correspondan.

La mitad de estas obligaciones retenidas como fianza será devuelta al concesionario cuando los ingresos del ferrocarril cubran los gastos de explotación durante dos años consecutivos, y la otra mitad, cuando el producto líquido de toda la línea durante un periodo de cinco años haya sido suficiente para el pago de los intereses y amortizaciones satisfecho directamente por el Estado.

Art. 10. Los concesionarios de los ferrocarriles subvencionados con garantía de interés ingresarán en la Delegación de Hacienda los productos líquidos de las líneas, deducidos, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) En el pliego de condiciones particulares de cada concesión se fijará una fórmula de gastos compuesta de dos o más términos, que servirá para deducir el límite máximo de los gastos de explotación que el Estado reconocerá a los concesionarios en las cuentas anuales que habrán de hacerse para deducir los productos líquidos.

b) Si los gastos efectivos de explotación de las líneas, comprobados por la representación del Estado y que comprendan los de dirección, administración, impuestos, y en general todos los necesarios para la explotación y conservación de las líneas, aumentados en un 5 por 100 para tener en cuenta los que no sean susceptibles de justificación, resultaren inferiores a los deducidos de la fórmula, quedará a beneficio del concesionario la mitad de la diferencia, como si realmente hubiese sido invertida en la explotación, y se considerarán como gastos de explotación los efectivos aumentados en esta mitad.

c) Si los gastos efectivos de explotación fuesen mayores que los deducidos de la misma fórmula, éstos servirán para calcular el producto líquido, siendo de cargo de los concesionarios las diferencias a que haya lugar.

d) Cuando los ingresos superen a los gastos de explotación, se tomará de la diferencia una cantidad anual de 50 pesetas por kilómetro, durante los primeros cinco años; de 100 pesetas en los cinco siguientes y de 200 pesetas en los sucesivos, hasta formar un fondo de reserva, que no deberá exceder de 500 pesetas por kilómetro y que se destinará exclusivamente a la renovación de la vía y del material fijo y móvil existente al empezar la explotación. Este fondo se consignará en la Caja general de Depósitos o en el Banco de España y únicamente podrá disponer de él el concesionario con la autorización del Ministro de Fomento y para el objeto a que se destina.

e) De la diferencia anual entre los ingresos y los gastos, disminuida en las cantidades que deban llevarse al fondo de reserva, corresponderá al concesionario el 10 por 100 en concepto de prima de estímulo para la dotación. El 90 por 100 restante constituirá el producto líquido que se ingresará en la Delegación de Hacienda, y quedará a beneficio del Estado, cuando no llegue al 5 por 100 del capital de establecimiento. Si excediese de este 5 por 100, la diferencia se repartirá entre el Estado y el concesionario por partes iguales.

Art. 11. El Ministro de Fomento por cuenta del Estado, así como cualquier entidad, podrá tomar la iniciativa para la formación de los proyectos de alguno o algunos de los ferrocarriles secundarios y económicos, que hayan de servir de base a subastas para el otorgamiento de las concesiones, por plazos que no excederán de noventa y nueve años.

Cuando se trate de líneas auxiliadas con subvención fija por kilómetro, la licitación en la subasta versará en primer término sobre rebaja de las tarifas máximas, en segundo término sobre rebajas en la subvención, y en último término sobre rebaja en el plazo de la concesión.

Cuando se trate de líneas auxiliadas con garantía de interés, la licitación versará en primer término sobre rebaja en el tanto por ciento de interés que haya de ser garantizado, y en segundo término, sobre rebaja en el plazo de la concesión.

El dueño del proyecto que haya servido de base a la subasta sólo tendrá derecho a que le sea abonado por el concesionario el importe del proyecto según la tasación previamente verificadas y que no podrá exceder de 500 pesetas por kilómetro.

Art. 12. El Ministro de Fomento, oyendo a los concesionarios de los ferrocarriles auxiliados con garantía de interés y previas las formalidades que se establezcan en el reglamento de la presente ley, podrá obligarles a que pongan en vigor o retiren las tarifas especiales que estime conveniente señalar.

Art. 13. El Ministro de Fomento, podrá autorizar el empleo de los ferrocarriles secundarios y económicos de material fijo y móvil sobrante de otros ferrocarriles por sustituciones en interés del servicio público y que se encuentren en buenas condiciones de utilización; cuando el material utilizado procedente de otras líneas haya de ser tenido en cuenta en la estimación del capital de establecimiento, se valorará contradictoriamente entre la representación del Estado y el concesionario.

Art. 14. Si celebradas dos subastas para adjudicar la concesión de un ferrocarril secundario o económico resultasen desiertas y hubiere posibilidad de establecer un servicio de automóviles para el transporte de viajeros y mercancías con el mismo itinerario, el Ministro de Fomento estará facultado para contratar la instalación de dicho servicio mediante concurso, garantizando el 5 por 100 de interés del coste de establecimiento y comprometiendo la inversión de determinada cantidad anual para mejorar y sostener la buena conservación de las carreteras del Estado que hayan de ser recorridas.

En las condiciones del concurso se establecerá el programa a que haya de responder el material y la obligación de ponerlo a disposición del Estado, mediante la indemnización que corresponda, en casos de guerra o de necesidades declaradas de carácter nacional.

Art. 15. En cuanto no se opongan a los preceptos de la presente ley, se aplicarán a los ferrocarriles secundarios y económicos las disposiciones de la ley de 23 de Febrero de 1912.

ARTÍCULOS ADICIONALES

Artículo 1.º Los concesionarios de líneas en construcción subvencionadas, concedidas con arreglo a las leyes de 28 de Marzo de 1908 y de 23 de Febrero de 1912, podrán acogerse a la presente ley, siempre que se sujeten a todas sus prescripciones, a excepción de las que se refieren al cómputo del capital inicial de establecimiento, el que se entenderá determinado, según expresan los artículos 17 de las mismas leyes y con limitación de que no podrá exceder de 150.000 pesetas por kilómetro.

Art. 2.º A los proyectos de ferrocarriles comprendidos en el vigente plan de secundarios y estratégicos aprobados o en tramitación, les serán aplicables los preceptos de la presente ley si los solicitan los dueños o peticionarios de las concesiones, comprometiéndose a realizar las reformas que acuerde el Ministerio de Fomento, como consecuencia de la clasificación y reglas a que se refiere el art. 1.º.

Ar. 3.º Queda derogado el artículo adicional de la ley de 23 de Febrero de 1912.

Madrid 2 de Febrero de 1915.—El Ministro de Fomento, Javier Ugarte.

\*\*

Este proyecto de Ley fué modificado por mayoría de la Comisión, a cuyo dictamen se propusieron las enmiendas siguientes:

*Voto particular del Sr. Garay.*

El art. 1.º de la ley, en su apartado 4.º, quedará redactado en la forma siguiente: «Se considerarán ferrocarriles económicos los de débil tráfico, en los que sensiblemente predomine el servicio local.»

A continuación del apartado 2.º del artículo 14 se dirá: «Transcurridos cinco años desde la promulgación de esta ley o declaradas desiertas las dos subastas a que se hace referencia en el párrafo anterior, el Ministro de Fomento podrá eliminar del plan los ferrocarriles que se encuentren en aquellos casos, concediendo, en cambio, una subvención fija por kilómetro a líneas de tranvías con tracción mecánica y para el transporte de viajeros y mercancías que tengan los mismos puntos de origen y término y sirvan las mismas zonas.

Para estas líneas de tranvías el plazo máximo de concesión no podrá exceder de cincuenta años, y les serán aplicables los preceptos de la presente ley, que se refieren a los ferrocarriles económicos.»

Palacio del Senado, 10 de Febrero de 1915.—José María Garay.

\*\*

*Enmiendas de los Sres. Duque de San Pedro y D. Ramón Benito Aceña.*

Art. 5.º Al final del quinto párrafo, sustituir la palabra *sesenta días* por *treinta días*; y el artículo adicional, núm. 1.º, redactado en la siguiente forma:

«Artículo adicional 1.º Los concesionarios de líneas en explotación o construcción subvencionadas, concedidas con arreglo a las leyes de 28 de Marzo de 1908 y 23 de Febrero de 1912, podrán acogerse a la presente ley, siempre que se sujeten a todas sus prescripciones, a excepción de las que se refieren al cómputo del capital inicial de establecimiento, el que se entenderá determinado, según expresan los artículos 17 de las mismas leyes.»

Palacio del Senado 10 de Febrero de 1915.—El Duque de San Pedro de Galatino.

Al articulado del dictamen se agregará el siguiente:

«Art. 16. Los ferrocarriles comprendidos en la ley de 25 de Diciembre de 1912 y llamados por la misma *complementarios de la red general española* se incluyen en el plan de secundarios al efecto de aplicación de la presente ley y para disfrute por los mismos de los auxilios y estímulos que se conceden con objeto de promover o facilitar se construcción, aplicándose a dichos complementarios, en cuanto a su ejecución y funcionamiento, todos los beneficios que por esta ley se otorgan a los secundarios.»

Palacio del Senado 10 de Febrero de 1915.—Ramón Benito Aceña.

\*\*

*Enmienda de los Sres. Cabelón, Rengifo, Lastres y Martínez Pardo.*

Al art. 1.º Los ferrocarriles no comprendidos en la red de los de servicio general se clasificarán en secundarios, económicos y estratégicos.

Se considerarán ferrocarriles estratégicos las líneas comprendidas con tal carácter en

las disposiciones vigentes. Se publicará como Apendice de la presente ley un plan de las líneas que tengan este carácter, que podrá ser modificado o ampliado por el Gobierno previo informe del Consejo de Obras Públicas y de la Junta de Defensa Nacional.

Al art. 2.º Los ferrocarriles secundarios serán considerados como de utilidad pública con derecho a la expropiación forzosa, a la exención del impuesto sobre billetes de viajeros y transporte de mercancías y al aprovechamiento de obras construidas por el Estado, las Provincias o los Municipios, que habrá de otorgarse siempre que no impida el uso ordinario de aquéllas, y a los demás beneficios concedidos por el art. 31 de la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Para la adquisición del material fijo y móvil destinado a la construcción y explotación de estos ferrocarriles, se observarán los preceptos de la ley de 14 de Febrero de 1907.

Las empresas de estos ferrocarriles podrán utilizar en su propio provecho, para el servicio del público, el telégrafo y el teléfono donde el Estado no los tuviese.

Ninguna subvención se otorgará por el Estado a los que pretenden la concesión de esta clase de ferrocarriles que por otra parte se sustanciará con arreglo a las disposiciones vigentes.

Los concesionarios de las líneas tendrán el plazo de un mes para dar a conocer al Gobierno la entidad a que deba ser definitivamente adjudicada la concesión, no siendo aplicable a las Sociedades el art. 185 del Código de Comercio y pudiendo ellas establecer libremente su capital.

Los concesionarios podrán, previa autorización del Gobierno, transferir sus derechos, quedando sujeto el que los adquiere al cumplimiento de las obligaciones inherentes a la concesión.

Las Compañías y Sociedades que se constituyan para la construcción o explotación de los ferrocarriles comprendidos en esta ley, tanto secundarios como económicos y estratégicos, tendrán sus domicilios en España y estarán sometidos a las leyes españolas y a los reglamentos de transportes militares vigentes en la actualidad o que se dictaren en lo sucesivo.

El Gobierno podrá disponer, en caso de guerra o de alteración del orden público, la suspensión o modificación de la circulación por estos ferrocarriles sin pago de ningún género ni por vía de indemnización y podrá utilizarla mediante tarifas especiales establecidas previamente.

Otra enmienda al art. 2.º El Estado podrá auxiliar la construcción de ferrocarriles secundarios con subvención fija por kilómetro, de la cual percibirán interés cuando lo permitan los rendimientos del ferrocarril o garantizando un interés al capital de establecimiento a propuesta de los peticionarios de las concesiones.

También auxiliará esta clase de ferrocarriles, garantizando el producto anual de los gastos de su explotación.

Estos gastos se determinarán por una fórmula compuesta de dos términos, uno fijo y otro variable, o de tres términos, uno fijo y dos variables, señalados por el ministerio de Fomento.

Esta fórmula figurará en el anuncio de la subasta para la concesión y servirá de base para liquidar los productos netos de la explotación de la línea en cada ejercicio.

Si los productos brutos de la línea no cubren el importe de los gastos establecidos según la fórmula de explotación que se fije, la diferencia será cubierta por el Estado; si los productos de la línea, deducidos los gastos de explotación en la forma indicada excediesen a éstos, la diferencia se dedicará, en primer término, a reintegrar al Estado, hasta donde fuere posible, el interés del capital garantiza-

do, o en su caso a pagar el interés de la subvención fija, destinándose si fuese posible un 10 por 100 del remanente a la amortización del importe de esa subvención, y a la constitución de un fondo de reserva destinado a cubrir la reparación y renovación de las líneas y del material móvil; esta cantidad será de pesetas 50 por kilómetro, durante los cinco primeros años; de pesetas 150, durante los cinco años siguientes, y de 200, a partir del undécimo año, hasta que la suma total ascienda a pesetas 2.000 por kilómetro.

Estas cantidades se depositarán en el Banco de España o en la Caja de Depósitos, y los intereses que devenguen se llevarán a la cuenta de ingresos de explotación.

Los concesionarios no podrán disponer de la totalidad o de parte de este depósito sin la autorización del Gobierno, y esto únicamente para satisfacer gastos aprobados por éste.

La Dirección de Obras públicas podrá exigir a los concesionarios, que dispongan del depósito o parte de él para renovación de la vía, del material móvil, o para atender a reparaciones de las líneas, oyendo a los concesionarios, quienes podrán recurrir en caso de inconformidad al Ministro de Fomento.

Las cantidades que por esta causa se distraigan del depósito se repondrán en las condiciones que indica uno de los párrafos de este artículo.

Al término de la concesión se entregará a los concesionarios el remanente que hubiese de estos fondos de reserva.

Las cantidades que se destinen a la constitución de este fondo se cargarán en cuenta a la de gastos de explotación, sin que pueda rebajarse por esto la cifra de la fórmula de explotación ya fijada.

Palacio del Senado 11 de Febrero de 1915.—Fermin Calbetón.

El párrafo 1.º del art. 2.º quedará redactado en los siguientes términos:

«El Estado auxiliará la construcción de los ferrocarriles secundarios que en adelante se soliciten, con subvención fija por kilómetro o garantizando un interés al capital de establecimiento, a propuesta de los peticionarios de las concesiones».

Palacio del Senado 11 de Febrero de 1915.—Bernardo Rengifo.

El párrafo 1.º del art. 3.º quedará redactado en los siguientes términos:

«La subvención fija será de 50 por 100 del capital de establecimiento del camino cuando el costo kilométrico sea de 300.000 pesetas, o mayor del 40 por 100 cuando dicho costo sea de 200.000 pesetas.

Del 30 por 100 cuando el costo sea de 150.000 pesetas, y

Del 25 por 100 cuando el costo kilométrico sea de 100 pesetas o menor».

Palacio del Senado 11 de Febrero de 1915.—Bernardo Rengifo.

Art. 3.º La subvención fija no podrá exceder del 60 por 100 del importe del capital inicial de establecimiento del camino, sin que pueda ser superior a 75.000 pesetas por kilómetro.

Esta subvención se hará efectiva valorando al final de cada trimestre las obras ejecutadas, materiales acopiados y expropiaciones realizadas durante el mismo, y entregando al concesionario la cantidad proporcional que corresponda.

Art. 15. En cuanto no se opongan a los preceptos de la presente ley, se aplicarán a los ferrocarriles secundarios y económicos las disposiciones de las leyes de 28 de Marzo de 1908 o la de 23 de Febrero de 1912.

#### ARTÍCULOS ADICIONALES

Art. 3.º A los proyectos de ferrocarriles comprendidos en el vigente plan de secun-

darios y estratégicos, aprobados o en tramitación, les serán aplicables los preceptos de la presente ley si lo solicitan los dueños o peticionarios de las concesiones, comprometiéndose a realizar la reforma que acuerde el Ministro de Fomento, como consecuencia de la clasificación y reglas a que se refiere el artículo 1.º, y conservando el derecho de tanteo que les reconocen las leyes de 1908 y 1912.

Palacio del Senado 11 de Febrero de 1915.—Fermin Calbetón.

Art. 9.º Los concesionarios de ferrocarriles auxiliados con garantía de interés podrán emitir obligaciones afectando al pago de los intereses y amortización de las mismas las cantidades que deban recibir anualmente en concepto de subvención.

También podrán solicitar obtener del Ministro de Fomento que, con cargo a las anualidades correspondientes a la garantía de interés, el Estado abone directamente los intereses y amortización de obligaciones que emitan, sujetándose a las condiciones siguientes:

a) Que la emisión haya sido autorizada por el Ministro de Fomento.

b) Que el importe total de la emisión no exceda del 90 por 100 del capital de establecimiento.

c) Que la anualidad para el pago de intereses y amortización no exceda del 5 por 100 del mismo importe. Cuando el estado haya de encargarse de abonar directamente los intereses y amortización de obligaciones, el concesionario estará obligado a depositar, a disposición del Ministerio de Fomento, títulos que representen el 12 por 100 del importe total al de emisión para responder de las cargas y compromisos que en cada caso correspondan.

La mitad de estas obligaciones retenidas como fianza será devuelta al concesionario cuando los ingresos del ferrocarril cubran los gastos de explotación durante dos años consecutivos, y la otra mitad cuando el producto líquido de toda la línea durante un periodo de cinco años haya sido suficiente para el pago de los intereses y amortizaciones satisfechos directamente por el Estado.

Palacio del Senado 10 de Febrero de 1915.—Francisco Lastres.

Del párrafo 4.º del art. 1.º se suprimirán las palabras: «y los tranvías sobre carreteras del Estado y la provincia o sobre caminos vecinales».

Palacio del Senado 11 de Febrero de 1915. Pablo Martínez Pardo.

A continuación del párrafo 2.º del art. 14 se añadirá el siguiente:

«Trascurridos cuatro años desde la promulgación de esta ley o declaradas desiertas las dos subastas a que se hace referencia en el párrafo anterior, el Ministro de Fomento podrá eliminar del plan los ferrocarriles que se encuentren en aquellos casos, concediendo, en cambio, una subvención fija por kilómetro a líneas de tranvías con tracción mecánica, y para el transporte de viajeros y mercancías que tengan los mismos puntos de origen y término y sirvan las mismas zonas.

Para estas líneas de tranvías el plazo máximo de concesión no podrá exceder de sesenta años, y les serán aplicables los preceptos de la presente ley que se refieren a los ferrocarriles económicos.»

Palacio del Senado 11 de Febrero de 1915.—Pablo Martínez Pardo.

\*\*\*

*Enmiendas de los Sres. Marqués de Tenerife, Calbetón y Arias de Miranda.*

En el art. 1.º, al final del párrafo 4.º, después de las palabras «caminos vecinales», se agregará: «y veredas de carne».

También se adicionará un artículo adicional, que será 4.º, pasando a 5.º el que figura en el dictamen con dicho número, que dirá así:

«También se considerarán incluidos en los beneficios de esta ley los proyectos de tranvías y ferrocarriles económicos, aunque tengan otorgada concesión, siempre que no estén todavía en explotación, y recorran un trayecto que no exceda de 25 kilómetros entre poblaciones a sus extremos de más de 10.000 habitantes o comuniquen directamente con un puerto de interés general, y siempre que su presupuesto no pase de 150.000 pesetas por kilómetro.»

Palacio del Senado 12 de Febrero de 1915.  
—Valeriano Weyler.—Luis Palomo.

Al art. 2.º: Después del párrafo 1.º de este artículo se dirá:

«En uno y otro oaso, el Gobierno designará representantes suyos en la Sociedad que obtuviese la concesión, que formarán parte de su Consejo de administración con los mismos derechos que los concedidos a los que nombren los concesionarios. El número de representantes que en cada caso puede nombrar el Gobierno no es el de la mitad de los que compongan el Consejo de administración de las entidades concesionarias.»

Al art. 6.º Después del primer párrafo, se dirá:

a) El importe de los gastos de escritura de concesión y los de constitución de la Sociedad, si los hubiese.

b) Cinco por ciento como interés del capital adelantado por la Empresa concesionaria, hasta la apertura de la explotación, a título de riesgos.

c) Gastos de confrontación del proyecto.»

Se adicionará a la ley el artículo siguiente:

«Art. 16. El Gobierno tendrá siempre la facultad de elegir, entre las solicitudes presentadas, aquellas que se refieren a ferrocarriles cuya construcción estima más conveniente para los intereses del Estado.»

En ningún caso podrá exceder de 10 millones de pesetas la cantidad que se consigne anualmente en el presupuesto del Ministerio de Fomento para atender a las obligaciones que puedan contraerse con el cumplimiento de las disposiciones de esta ley.»

Palacio del Senado 12 de Febrero de 1915.—Fermin Calbetón.

Al final del art. 5.º; se consignará el siguiente párrafo:

«En ningún caso, el Estado garantizará, sin acuerdo de las Cortes, interés de 5 por 100 a proyectos cuyo presupuesto medio de ejecución material de obra por kilómetro exceda en su coste de 250.000 pesetas. No obstante el Gobierno podrá otorgar la concesión siempre que el peticionario renuncie al exceso de garantía sobre la indicada cifra.»

Palacio del Senado 12 de Febrero de 1915.—Diego Arias de Miranda.

\*\*

*Enmiendas de los Sres. Diaz Cañabate, Yáñez, Gasset y otros.*

El art. 1.º adicional se redactará en la siguiente forma:

«Los concesionarios de líneas subvencionadas, concedidas con arreglo a las leyes de 28 de Marzo de 1908 y de 23 de Febrero de 1912, podrán acogerse a la presente ley, siempre que se sujeten a todas sus prescripciones, a excepción de las que se refieren al cómputo del capital inicial de establecimiento, el que se entenderá determinado según expresan los artículos 17 de las mismas leyes, pero con la limitación de que no podrán optar a la subvención fija y si solamente a la ga-

rantía de interés, cuando su presupuesto exceda de 150.000 pesetas por kilómetro.»

Palacio del Senado 13 de Febrero de 1915.  
—Joaquín Díaz Cañabate.

El art. 1.º adicional se redactará del modo siguiente:

«Los concesionarios de líneas subvencionadas, concedidas con arreglo a las leyes de 28 de Marzo de 1908 y de 23 de Febrero de 1912, podrán acogerse a la presente ley, siempre que se sujeten a todas sus prescripciones, a excepción de las que se refieren al cómputo del capital inicial de establecimiento, el que se entenderá determinado según expresan los artículos 17 de las mismas leyes, pero con la limitación de que no podrán optar a la subvención fija y si solamente a la garantía de interés.»

Palacio del Senado 13 de Febrero de 1915.—Eduardo Yáñez.

El art. 14 quedará redactado en la siguiente forma:

«Se podrán crear líneas de tracción automóvil por carretera para el transporte de mercancías y viajeros con una garantía del 5 por 100 de interés al costo del establecimiento. Las concesiones se harán, o por veinte años, o con carácter provisional.»

Sólo deben ser autorizadas las que sustituyan, en total o en parte, los trazados incluidos en el plan de los ferrocarriles secundarios y económicas que estén por construir. Las concesiones interinas cesarán en el momento que se ponga a explotación el ferrocarril que corresponda o complementé sus servicios.

El concesionario se comprometerá a la inversión de determinada cantidad anual para mejorar y sostener la buena conservación de las carreteras del Estado que hayan de ser recorridas.

En las condiciones del concurso se establecerá el programa a que haya de responder el material y la obligación de ponerlo a disposición del Estado, mediante la indemnización que corresponda en casos de guerra o de necesidades declaradas de carácter nacional.»

Palacio del Senado 13 de Febrero de 1915.—Ramón Gasset.—Fermin Calbetón.—Bernardo Rengifo.

## NOTA

En este número se publican artículos como uno de Villar Ponte y otro de Lugin y Maciñeira que ya conocen los lectores por versar sobre la oportunidad de la Asamblea, y para que se advierta que con la «Liga» opinaron al unísono los más entusiastas paladines del Ferrocarril de la Costa.

Ferrol.—Imp. y Est. de *El Correo Gallego*.

## COMESTIBLES FINOS

DE

# EMILIO OTERO

MARÍA, 53.

Especialidad en garbanzos, azúcares, ca-fés, etc.

Se expenden vinos de pura uva.

# Marcial Pita

FOTÓGRAFO

Dolores, 12.—FERROL

## Arte y Economía.

Participa a su numerosísima clientela y al público en general, que esta casa **es y será** la más económica en sus trabajos como lo tiene demostrado.

No retratarse, antes de visitar la casa de

## Marcial Pita

SASTRERIA

DE

# JUAN LAGE

REAL, 84.

**Novedades en pañería.**

Para vestir con elegancia y económica-mente, visitad la sastrería de

## MANUEL MEIZOSO SOTO

DOLORES, NÚM. 5.

# Roberto Beltrán

ODONTÓLOGO

Orificaciones.—Dentaduras.—Extraccio-nes sin dolor.

REAL, 61.—2.º

## Guantería y Perfumería

— DE —

# JOSÉ R. FONTANES

Camisas, cuellos, corbatas, bastones, artículos de fantasía, tirantes, corsés, etc., etc.

—REAL. 86.—

## El Blanco y Negro

MERCERIA Y ADORNOS

—REAL, 129.—

RICARDO NORES

# SEGADE

ZAPATERÍA

Recibió los últimos modelos para la temporada.

## Sombrerería LONDRES

DE

## ROSENDO PUENTE

La que más barato vende, distinguiéndose sus sombreros por su elegancia.

—REAL, 93.—