

A chegada do ferrocarril a Betanzos

ALFREDO ERIAS MARTINEZ *

Neste ano, 1983, cúmplense dous centenarios moi importantes para os betanceiros, que non é posible deixalos pasar por alto. Por unha banda, hai cen anos, máis concretamente o 1 de setembro de 1883, inaugurouse oficialmente o ferrocarril chamado do Noroeste que é o que pasa pola Estación do Norte, así conocida hoxe porque unha das compañías que explotou esa liña era "*Caminos de Hierro del Norte de España*". Por outra, hai cen anos tamén, apareceu en Betanzos o primeiro dunha serie longa e importante de periódicos, ó saír á luz aquel 29 de outubro de 1883, o semanario "*El Censor*".

Sobre o periodismo betanceiro hai feitos importantes traballos, e algúns recólleos este Anuario, mais o tema do ferrocarril relacionado coa nosa cidade é menos conocido.

O FERROCARRIL DO NOROESTE

O Ferrocarril do Noroeste (1) empeza a cobrar realidade co real Decreto 7 de agosto de 1853 que aproba a concesión dunha liña de Barcelona a Vigo pasando por Zaragoza e Madrid. Nese momento, as cidades galegas, sobre todo as máis importantes, dividíronse na defensa dos seus intereses. Vigo estaba apoiada por Santiago. E A Coruña uniu á súa protesta, Lugo e Betanzos. Tratábase, naturalmente, de conseguir a estación de destino desa liña.

Varios documentos do Arquivo Municipal de Betanzos axúdannos a ver con claridade a problemática. Unha carta do alcalde da Coruña ó de Betanzos do 25 de agosto dese ano,

* Alfredo Erias Martinez é arquivista-bibliotecario do Concello de Betanzos.

di entre outras cousas: "*Un solo lado del país gallego... recibirá la animación y todos los beneficios que ofrecen esas fáciles y rápidas comunicaciones, al paso que la mayor parte de Galicia, se verá abatida con la postergación de su industria y la costosa extracción de sus producciones que, por esta circunstancia, no podrán competir con las extrañas en ningún mercado... El asunto es de vida o muerte para los pueblos de esta provincia...*"

A cousa está clara: hai que unirse e loitar pola vía do ferrocarril que se considera como a gran arteria do progreso. A unión da Coruña, Betanzos e Lugo refléxase moi ben nuns escritos que as corporacións municipais destas cidades (2) mandaron ó Goberno. Estan datados o 6, 7 e 8 de setembro de 1853, respectivamente, e os seus razonamentos son semellantes, defendendo que a "*vía ferrada*" fo-

(1) Sempre que non se advirta outra cousa, tódolos datos deste traballo tómanse do Arquivo Municipal de Betanzos, subsección "*Obras e Urbanismo*".

(2) Neste ano chegou a Betanzos o telégrafo, sendo dende logo unha boa sinal, posto que telégrafo e ferrocarril foron case sempre da man.

se feita seguindo a mesma dirección da carretera Madrid-A Coruña. O Concello de Betanzos argumentaba deste xeito: "...los establecimientos de fabricación más considerables de Galicia se hallan en las... provincias de Lugo y Coruña. En aquélla, diferentes fábricas de fundición de hierro, de lienzos y la antigua y bien conocida de loza de Sargadelos, y en ésta, las de vidrios, tejidos de lonas, lienzos, algodón y otros géneros, siendo por separado multiplicadas las de salazón de carnes y pescado en una y otra provincia y fijando el ferrocarril proyectado con sujeción a la línea indicada [a Vigo], todos estos cuantiosos intereses y las innumerables familias que de ellos libran su subsistencia, vendrían necesariamente a perecer. Porque impulsado el movimiento a un extremo, allí se radicaría, únicamente, la vida del comercio, de la industria y de la agricultura. Indispensable se hace que el ferrocarril concebido a Galicia se dirija a su natural centro que lo son la capital de la provincia de Lugo en lo interior y la de La Coruña para los puertos marítimos y punto éste además de próxima escala para el no menos importante departamento del Ferrol".

Esta polémica, xunto a outras dificultades máis xerais, implicará un gran retraso nestes anos, tardándose incluso en facer o estudo do dito ferrocarril. As disposicións que seguiron, pola súa banda, iludían referirse ó problema, falando da "línea de Galicia" ou do "litoral de Galicia a ampalmar con el ferrocarril del Norte", etc. E aínda despois da inauguración dos traballos por parte de Isabel II, o 6 de setembro do 1858 (3) na Coruña, a lentitude dos mesmos foi a nota dominante (4).

Será arredor do 1872 cando atopemos ós obreiros traballando na esplanada da vía dentro do partido xudicial de Betanzos e desde 1875 xa circulan tréns entre Lugo e A Coruña (5). As dificultades que a compañía ten cos veciños debido ás expropiacións mal indenizadas e tamén a roubos de material (travesas,



1) Nesta fotografía da primeira década do s. XX pode verse unha das "carrilanas" que facían o correo á Estación do Norte.

poleas, etc.) dan ben que facer ó Xuzgado de Prime a Instancia de Betanzos. Mais, de calquer xeito, o ferrocarril estaba a ser unha realidade para Betanzos xa que, evidentemente, a alternativa da Coruña trunfou. A xornada culminante sería o 1 de setembro de 1883 na Coruña, onde chegaron Alfonso XII e María Cristina. Foi unha inauguración moi solene, aínda que deslucida polo temporal que se desatou. Mais foi inauguración ó fin e ó remate.

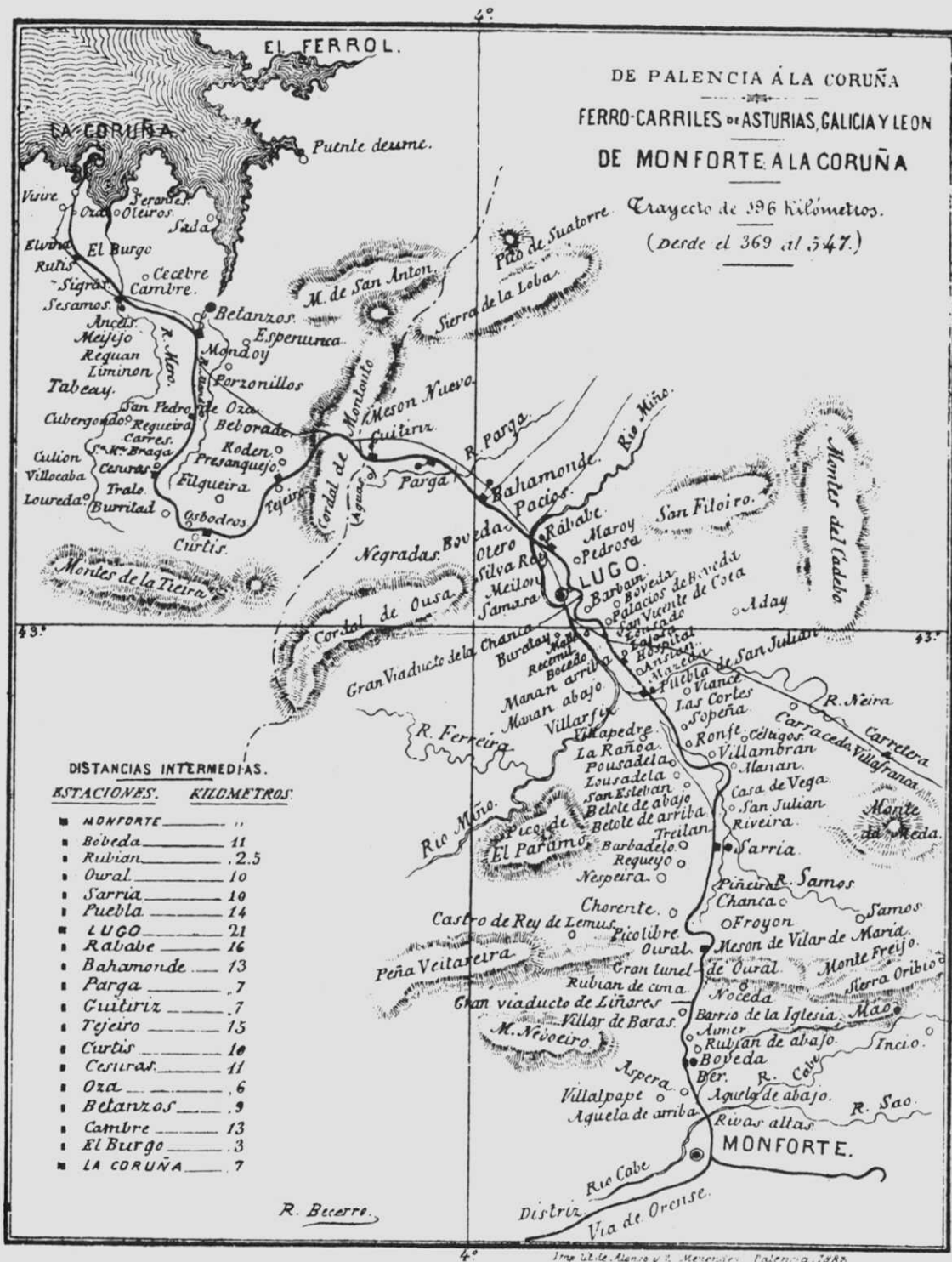
Quen primeiro traballou na construción deste ferrocarril foi a "Compañía del Noroeste" (6) deica o 1879 que é cando o Estado se

(3) Carmona, Xan.: Enciclopedia Galega, voz ferrocarril.

(4) Naya Pérez, Juan: "Las obras de construcción del ferrocarril Madrid-La Coruña duraron 25 años". La Voz de Galicia 1-febreiro-1983.

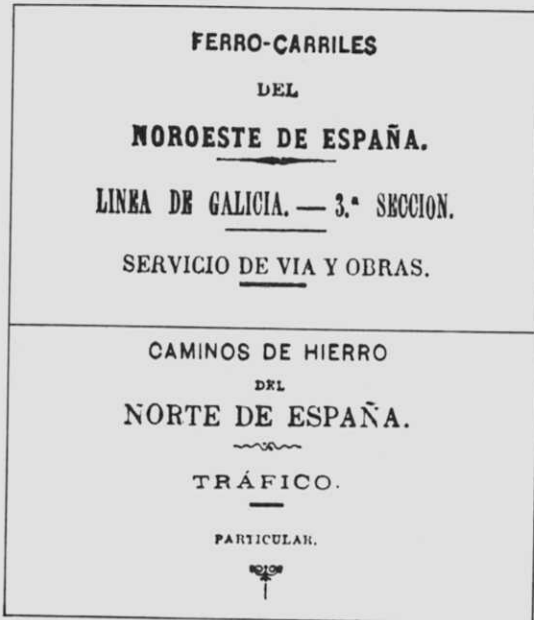
(5) Collemos este dato de Pose Antelo, José M.: "Aproximación histórica a los ferrocarriles gallegos". Cuadernos de Estudios Gallegos, 33, 98, Santiago, 1982, p. 313.

(6) Carmona, X.,...



2) Mapa coa liña de Ferrocarril do Noroeste no traxecto Monforte-A Coruña sacado do libro de Ricardo Becerro de Bengoa: De Palencia a La Coruña, coleccion de viaxes descritivos, caminos de hierro de León, Asturias y Galicia, ed. Alonso y Z. Menéndez, Palencia 1883.

incautou da liña por problemas económicos da dita compañía. Un "Consejo de Incautación" asumiu a xestión, rematando por pasala a unha compañía hispano-francesa, a "Asturias-Galicia-León" que é a que inaugurará no 1883 a liña Coruña-Ponferrada, para integrarse, dous anos máis tarde, na "Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España" que permanecerá deica a creación de "Renfe" no 1941.



A historia, que poderíamos chamar heroica, do ferrocarril en relación con Betanzos tiña aínda moito que escribir no 1883, porque se ese foi o ano no que se inaugurou o Ferrocarril do Noroeste, ese é tamén o ano no que se aproba a lei (o 27 de xulio) pola que se acorda a construción do ferrocarril Betanzos-Ferrol. As coincidencias tampouco quedan ahí, xa que, se un tardou 30 anos en facerse, o outro veu tardar case o mesmo: 29.

O FERROCARRIL BETANZOS-FERROL

Xa no 1853 se presentou ó Goberno un proxecto para a construción deste ferrocarril, aínda que con pouco éxito. A nivel legislativo a

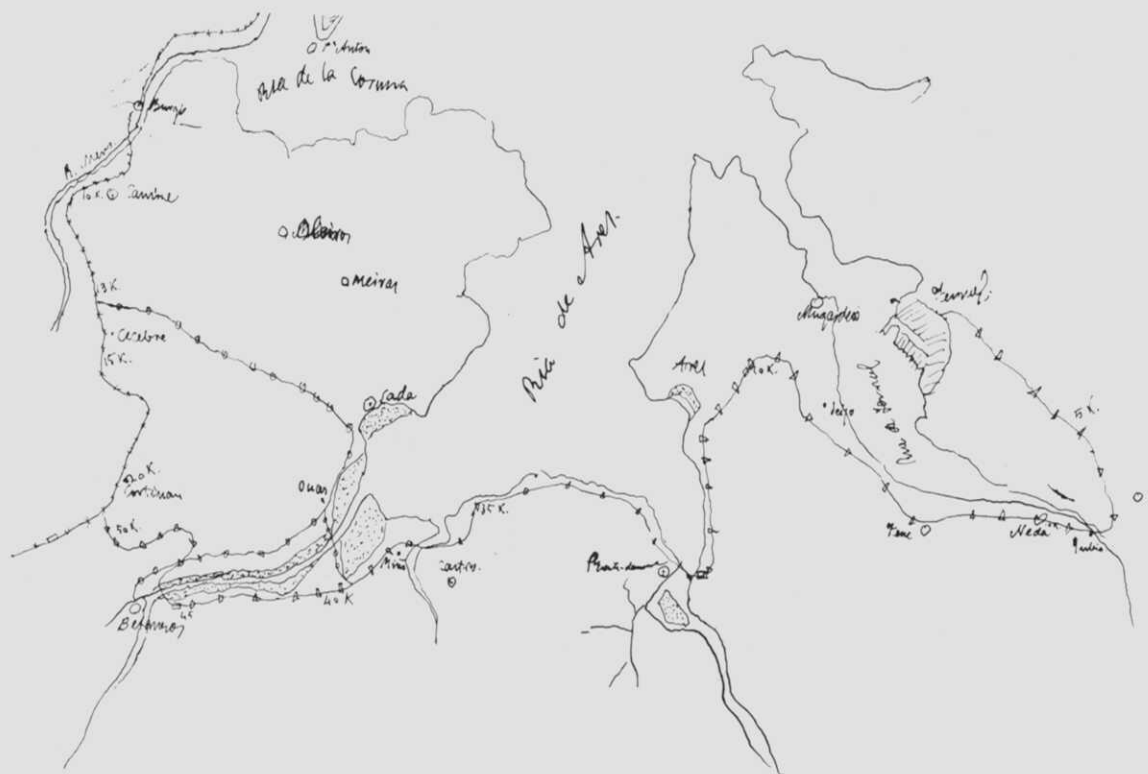


3) Frutos Saavedra Meneses, gran impulsor do ferrocarril Betanzos-Ferrol.

idea empezou a desenrolarse a partir dunha R.O. de 1864 debida, en boa maneira, ás xestións de Frutos Saavedra Meneses, director xeral de Obras Públicas, mais, como xa dixemos, será no 1883 cando apareza a gran lei deste tema.

Da importancia do proxecto fálanos un escrito (7) do Concello que, buscando que se empecen pronto os traballos, manda ó Goberno no 1891. "No se trata solo de comunicar pueblos entre sí, sino de algo más importante, cual es el construir un trozo o sección de la línea general transversal que, una vez construido el ferrocarril de Santiago a la línea férrea del Norte..., haya de recorrer nuestro litoral atlántico, llevarnos directamente sobre nuestras fronteras con Portugal y unir en rápida comunicación los dos mejores puertos que posee España sobre el océano". Esta liña transversal iría por: "Ferrol, Puente deume,

(7) A comunicación por carta ou telegrama entre o Concello de Betanzos e os demais afectados polo proxecto, foi moi intensa en todo este longo período, especialmente con Ferrol. Por eso as accións diante do Goberno ou das Cortes estaban, frecuentemente, coordinadas para que a presión fose maior. Por outra banda, os deputados nas Cortes destas cidades mantiñan ós seus respectivos concellos ó tanto das xestións directas que levaban a cabo.



4) Croquis de 1891 no que se ven as distintas posibilidades que se baraxaban en relación ó sitio a eleixir para que o ferrocarril atravesase a ría de Betanzos.


Betanzos, Santiago, Carril, Villagarcía, Pontevedra, Redondela, Vigo y Tuy". A esto hai que añadir que a lei de 1883 di: "El Gobierno... mandará hacer, con toda brevedad, los estudios de un ferrocarril que partiendo de Ferrol y pasando por Santa Marta, Vivero y Ribadeo, termine en Gijón" (8).

No 1892 aínda non empezaran as obras e a impaciencia nótase ben na memoria do proxecto feito polo "Sr. Delgado" e mandado dende A Coruña ó ministro da Guerra: "...No terminará este escrito sin indicar a V.E. cuan importante será el dar comienzo a las obras tan pronto como sea posible, pues la emigra-

ción es numerosa por carecer de trabajo la mayor parte de la población que se ve reducida a la miseria, provocando quizá cuestiones de orden público si no halla medios de atender a su subsistencia, situación que podrá complicarse si las obras no bastan a satisfacer la demanda continuada de trabajo".

No 1895, en vista de que repetidamente quedaron desertas as subastas das obras, o Goberno ponse ó fronte delas, sendo ministro de Fomento Laureano Linares Rivas. Paralelamente, constitúese en Betanzos unha xunta popular de apoio e defensa dos intereses locais, con base no Concello, e presidida por

(8) Dinos Pose Antelo (citado) en relación con esta proxectada liña Ferrol-Gijón que en 1926 por iniciativa de Primo de Rivera empezaron as obras (vía estreita) que se interrompíran en 1931. Despois da guerra seguiron os traballos inaugurándose os tramos: Ferrol-Mera (29-1-1962), Mera-Ortigueira (7-9-63), Ortigueira-Viveiro (24-6-66) e Viveiro-Vegadeo (22-6-1968).

 Sr. D. Claudio Ares, alcalde
de Betanzos

Madrid 19 de Junio de 1896

Mi distinguido amigo:
agradezco á V. y á V. Sr. Ares por
fornecirme el telegrama en
que me ha honrado con
motivo de mis gestiones en
el asunto ferrocarril.

Con tal fortuna según me del anuncio de la sube-
mis gestiones, que he logrado
do que en el momento, el Sr. Ares
Ministerio de la Guerra, que
suele tardar meses, dictar
el P. D. aprobando también
el proyecto que he de dar
valor a Fomento con la
correspondiente P. D.
Ya para esta parte,
para el momento supre-

Max. del Sr. Ares y Sr.
G. B. S. Sr.
Maximiliano Linares

5) Carta de Maximiliano Linares Rivas, ó alcalde de Betanzos, Claudio Ares Lorenzo, comunicándolle as suas xestións en relación co ferrocarril Betanzos-Ferrol. Madrid 19 de xunio de 1896.

Maximiliano Linares Rivas, irmán do ministro (9).

Según un proxecto de Juan Flórez, a liña atravesaba a ría a uns 3 Km. da cidade polo norte e eso foi motivo da conseguinte protesta dende Betanzos, polo que o 6 de xaneiro de 1896 o Concello escribe ó ministro de Fomento, contándolle o perxucio que eso supón e poñendo como proba o que xa supuxo a construción do ferrocarril do Noroeste a semellante distancia polo sur: "...Los intereses materiales de esta ciudad han resultado sumamente perjudicados con la construcción de la línea férrea del Noroeste, debido a pasar a mucha distancia de la población y por un punto elevado en relación a la misma... Esto ocasiona grandes perjuicios para el tráfico pues encarece de una manera extraordinaria los transportes de las mercancías que se importan y exportan por la referida estación y sirve a la vez de rémora para la fácil circulación de

viajeros. Por tales causas no es de extrañar que el impuesto de consumos... que, antes de ponerse en explotación la referida línea, producía por arriendo 120.000 pts. haya descendido a 70.000. Este solo hecho claramente demuestra lo que ha perdido esta ciudad en riqueza y tráfico, pues donde disminuye el consumo es evidente que o ha disminuido la población o el movimiento comercial que le daba vida, que es lo que en este caso sucede".

Lógrase efectivamente un novo replanteo da vía ese mesmo ano, para que pase o máis perto posible da cidade. O enxeñeiro que idea o novo proxecto é o "Sr. Angulo", apoiado polos irmáns Linares Rivas, e as expropiacións empezan xa ó ano seguinte.

Orixinariamente o proxecto de Angulo concebía a vía sobre un terraplén moi elevado e cunha ponte de ferro a suficiente altura, sobre o canle que debía construírse, para que

(9) Esta "Junta Popular Gestora del Ferrocarril de Betanzos a Ferrol" estaba composta na sesión constituinte do 12 de decembro de 1895 por: Maximiliano Linares Rivas (presidente), Agustín García Sánchez, Claudio Ares Lorenzo (alcalde) Juan Arines Montenegro, Manuel Sánchez Cordero, Calixto Leis y Ponte, Ignacio Pardo González, Indalecio Díaz Teijeiro, César Sánchez Sanmartín, Marcial Ramos Quiroga, Antonio Núñez Piroto, José María Miño Manibesa, Germán Etcheverría Vila, José Penedo López, Joaquín López Folla, Jesús Núñez López, Tomás Lareo Janeiro, Fermín Couceiro Serrano, Ezequiel Núñez López, Emilio Boucher de Lamartiniere, Juan Pedro Lisarrague Etchard e Salvador López Miño.



6) Duas fotografías extraordinarias, con barcos de pau alto no Peirao, sacadas antes do corte do antigo canle da ría, por don Francisco Javier Martínez Santiso. Probablemente sexan, polo tanto, de 1906 ou pouco antes. Nas dúas pode verse ó fondo o talude de terra que se está facendo para o ferrocarril. Nunca máis volverían os barcos de pau alto ó Peirao. (Colecc. de don Luis Veiga e dona Rosina Martínez).

OBRAS PÚBLICAS
 Carga Nacional de Ingeniero
 DE
CAMINOS, CAVALES Y PUERTOS
 INSPECCIÓN TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA
 DE FERROCARRILES
 1.ª División
 D.º de Betanzos á Coruña
 S.º de 7714

Habiéndose terminado las obras de apertura del nuevo canal de la ría de Betanzos, póngase en su conocimiento para que lo anuncie al público que desde el 15 del mes actual empezaron las obras de corte y relleno del cauce antiguo de la ría teniendo por tanto que atarar los barcos de paso ante el puente que

3 Septiembre 1906
 Publíquese por medio de bando que desde el día 15 se cortará el cauce antiguo de la ría para la navegación

ve D.º de Betanzos á Coruña, Madrid 1.º de Septiembre de 1906.

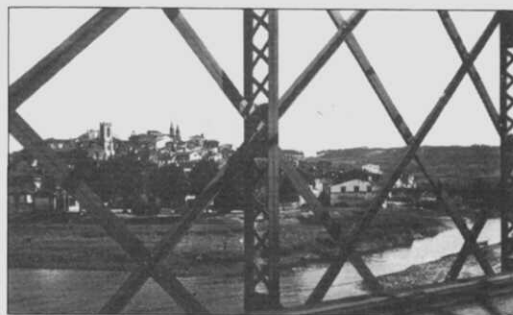
El Ingeniero jefe

Enrique Sánchez

Leis

A la mano

Dr. Alcalde Constitucional de Betanzos.



7) Por esta comunicación sabemos que en setembro de 1906 estaba xa rematado o novo canle da ría e que a partir do día 15 dese mes empezarian os traballos de corte e reenchido do leito antigo.

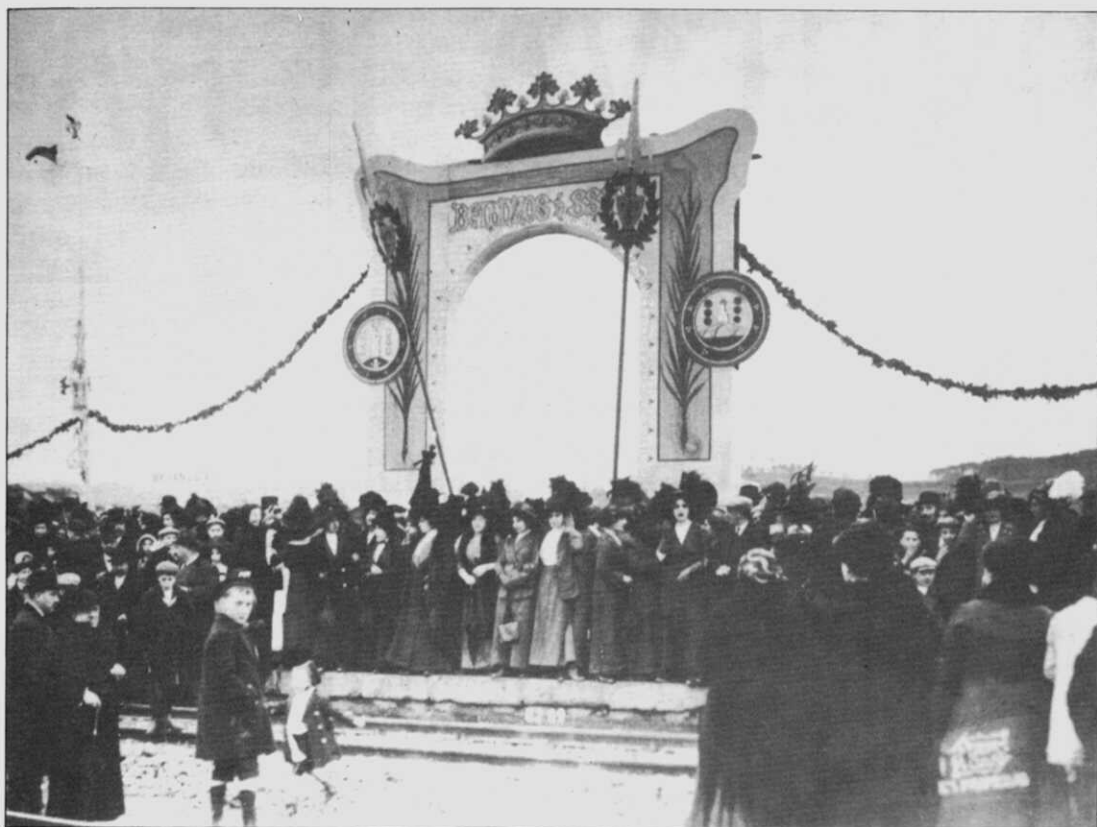
8) Placa existente na ponte de ferro do ferrocarril. coa lenda: SOCIEDAD MATERIAL PARA FERROCARRILES Y CONSTRUCCIONES BARCELONA 1905.

poidesen pasar os barcos. A ponte non era pois problema nun principio, mais o terraplén iba quedar tan alto que dou lugar a protestas. De calquer xeito, as protestas de verdade virían despois cando a empresa construtora, variando o proxecto orixinal, baixou o terraplén, mais, sobre todo, e ahí estaba o problema, baixou tamén a ponte.

O Concello o 16 de abril de 1898 escribía ó ministro de Fomento: "La importancia comercial de esta ría no puede desconocerla nadie que haya estado en nuestros muelles, sobre todo en los días de mercado y ferias y visto el crecido número de barcazas, buques de vela y aun de vapor en que se exportan diariamente no despreciables cantidades de nuestros frutos, nuestros caldos y los productos de nuestro comercio y de nuestras fábricas de tenería, cerámica, aserrar maderas, etc. y a la vez se importan, entre otras muchas mercancías, los abonos marítimos

(escamallo, patexo y arena) principal elemento de la agricultura en esta región... Y no se diga que se podrán hacer nuevos muelles del otro lado del puente en proyecto porque esto ocasionaría gastos muy superiores a los medios de que pueda disponer este Ayuntamiento... Suponer que el Estado haya de hacer esos muelles es forjarse ilusiones que difícilmente se verán realizadas". O Concello, polo tanto, propoñía dúas solucións: dar á ponte igual ou máis altura que a que tiña no proxecto orixinario, ou ben construír unha ponte xiratoria.

A idea que finalmente se impuxo foi, a pesares dos recelos dos betanceiros, a de facer un porto máis aló da ponte de ferro proxectada. Con todo, estes anos de fins do século XIX deica o 5 de maio de 1913 en que se inaugura a liña (en outubro de 1907 xa estaba practicamente rematada), serán anos de protesta en Betanzos, xunguida cunha boa dose de ex-



9) A xente espera na estación Betanzos-Pueblo (4 de febreiro de 1912) o paso dos reis Alfonso XIII e Victoria Eugenia que se dirixían a Ferrol para asistir á botadura do acorazado España (Colecc. don José Núñez).

pectación pola magnitude e espectacularidade das obras (10). Efectivamente, no ano 1906 acabou de facer o novo canle (co novo porto) que desviaba o comenzo da ría, formada pola unión dos ríos Mendo e Mandeo. Aproveitáronse novas terras nas marismas, mais os antigos peiraos quedaron práctica-

mente aniquilados. O caso é que a actividade mariñeira dos betanceiros foi baixando fatalmente ó longo deste século e o lamazal seguiu gañando terreo ás augas.

Era tamén pretensión dos betanceiros da época lograr que a liña que debía construírse dende Santiago á do ferrocarril do Noroeste,

(10) O 4 de febreiro de 1912, ó medio día, pasaran xa pola "Estación de la Magdalena o del Puente nuevo" os reis Alfonso XIII e Victoria Eugenia con destino a Ferrol onde asistiron á botadura do acorazado España, que iniciaba a modernización da flota española despois do desastre colonial. Tornarían o día 6.

O 5 de maio de 1913 foi o día en que se inaugurou oficialmente este ferrocarril. As 7 da mañán (Nueva Era, 6-maio-1913) chegou á estación de Betanzos un tren procedente de Ferrol con moita xente e unha boa representación de autoridades baixo a organización da Comisión Popular de Ferrol (semellante á que había en Betanzos). Viña con eles a Banda de Música do Reximento de Infantería de Marina. O caso curioso (claro que era unha hora un pouco intempestiva) é que non foron recibidos por nadie na estación nin nas primeiras rúas que recorreron. As autoridades de Betanzos improvisaron como poideron, pero os ferrolanos enfadáronse e non quixeron ir coa representación betanceira que saíra ás 10,30 da mañán para Ferrol: eles marcharon nun tren das 9. Mais os betanceiros foron masivamente a Ferrol, a banda de música estrenou alí o pasodoble "Viva Ferrol" (composto polo director Antonio Segura) e o incidente da mañán quedou borrado.

O día seguinte, ás 11,40 da mañán, pasou pola estación de Betanzos a Infanta Isabel con destino a Ferrol onde, en representación do seu sobriño o Rei, asistiu á botadura do segundo acorazado de gran tonelaxe: O Alfonso XIII. Voltaría o venres 9 de regreso a Madrid.

NUEVA ERA

ORGANO DE LA OPINION BRIGANTINA

Y DEFENSOR DE LOS INTERESES COMARCANOS

AÑO II

SUSCRIPCIÓN.—Betanzos un mes—0.50 pts.—Fuera de esta ciudad, trimestre—2 pesetas.—Estranjero, id.—4 id.

BETANZOS—Martes 6 de Mayo de 1913

LITERATURA, CIENCIAS Y AMENIDADES

INFERENCIONES.—Comunicados, anuncios, reclamos, sucesos de aniversario y memorias, o precios convencionales.

N.º 41

Salutación a su Alteza la Serenísima Infanta DOÑA ISABEL DE BORBÓN



Señora: El pueblo de Betanzos en general, y la Redacción de NIEVA ERA en particular, respondiendo a los fervorosos impulsos de su corazón ardientemente español, y fieles a los acendrados sentimientos de

monarquismo y respetuoso cariño al Trono de D. Alfonso XIII y su augusta familia, se complace hoy en hacer ostensible su íntimo regocijo, y en solemnizar esta fausta fecha en la que ve realizadas sus antiguas y vehementes aspiraciones con la circulación del tren para el servicio público entre esta ciudad y la del Ferrol, y en la que Vuestra Real Alteza nos honra con su paso por esta leal e histórica comarca, repitiendo así el alto honor que nos cupo recientemente recibiendo vuestra hondadosa e inolvidable visita, que no por breve dejó de ser menos memorable y de grata recordación para todos los hijos de esta legendaria ciudad.

NUEVA ERA inspirándose como siempre en el común y efusivo sentir del pueblo brigantino, y en los ardorosos anhelos de sus propios autores a la patria, a las instituciones dinásticas de Vuestra Real Casa y en la región gallega, ofrece a Su Alteza Real el presente número, que no por su modesta y humilde presentación, bifa de los efímeros elementos de que dispone, cede a ningún otro periódico monárquico de España su puesto en primera línea de los más amantes españoles, de los más ardientes defensores del glorioso Trono de D. Alfonso XIII y de los más devotos admiradores de las egregias virtudes e inagotables bondades y amorosos sentimientos de popular haneza,

y que tanto engrandecan y valieran el alma hermosa de Vuestra Real Alteza.

Acedad, pues, Augusta Señora el ferviente homenaje de cariño y respeto que todos, hoy, os ofrecemos con el corazón palpitante de júbilo y gratitud, y no dudeis; Señora, que aquí como en toda España, sois el ídolo del afecto popular. Por vuestro elocuente y tan expresivamente probado españolismo, por vuestra constante y pródiga caridad y por vuestra nunca bien ponderada convivencia con el pueblo anónimo de nuestra bendita y adorada España.

LA REDACCIÓN

Betanzos Abril de 1913.

¡PASO!

O meu antigo precucutor, don Ezequiel Suárez Blanco, afectuosamente.

¡Paso, xa, pas, o sino do Progreso,
pas' o enxendro da ceceira luminosa,
pas' o mostro de ferro de mil dentes,
pas' a inxenxe e velos locomotoral...
¡Paso' negro titan, o Rey do mundo,
o Señor d'espléndid' executores,
pas' o fruto do zenio subrimado,
o xigante de forz' arralladoral...
¡Paso, pasol... Deixade que, por veigas,
por prados, e por soutos, e por chouzas
entre pinos d'elénica fragancei,
ant'anosos carbóns e antre frondas;
entre leiras cubertas de pan bureo,
regatos marmalantes e congostras;
entre os os cabazs de ben cheiros,
entre vivendas dóces, gatinosas,

antre ermitas humildes, solitareas,
e cruceiros b'cados por devotas;
antre pródigos pazos,
e mullíes, e froes olorosas,
e paxaros, e nenas leñiceiras,
con liberdade corral...

Que corra, sí, sin resollar anaco,
cal rayo nun-ha noite tormentosa...
¡Escorrad' osso fidel!...
Lanza berros de gloria:
son celias ataruxas
e, de dúcias de gaitas, ledas notas...
Parece que vos dentro do seu corpo
as renurias todas dá redonda...

¡Mais, zqué tendes? Quizaves un disgusto...
Ahl, xa t're precucetey... Xa din na conta...
¡Qué menucios vos iran tan descontentos!...
¡Cánto plañir por un cativa causal...
¡Arrib' os corazóns, prestos, rapaces;
matad' esa seureira deshonrosal...

¿Qué si vivemos, cuasi, un-hos des lustros
d'espera?... ¡Non imortal!...
¡¡Pas' o mostro de ferro de mil dentes!...
¡¡Nunc' e tard'—al diu' a diu' e baal!...

Silvano de Leonisa.

Compostela, Mayo de 1913.

¡El cielo nos debía

tras tanto dolor, tanta alegría!

Una feliz coincidencia hace doblemente señalada y perdurable la fecha de la apertura del servicio público de nuestro anhelado ferrocarril al culto y laborioso pueblo ferrolano, que en no lejano día habrá de ponerse en rápida comunicación con Francia.

A este fausto acontecimiento que señala el comienzo de una nueva era de prosperidad y grandeza para esta en-

cantadora comarca, considerada como verdadero trasunto del paraíso va unido otro memorable suceso nacional que debe de conmemorar las más delicadas fibras del corazón de todo español amante de su patria.

Ya admirareis, que me refiero al emocionante acto de la botadura de este nuevo y poderoso barco de combate, que no tardará quizás en demostrar sus formidables medios defensivos y destructores si llega por desdicha a estallar al fin la tan temida conflagración europea.

Vamos, pues, los betanzeros a presenciar hondamente conmovidos un acto de suma trascendencia, cuyo recuerdo evocaremos siempre con inefable elusión, porque significó la reconstrucción de nuestro poderío naval y el resurgir y despertar de nuestro velutis y noble pueblo, que ha en el presente parecía como adormecido y enervado.

10) Primeira plana do periódico local "Nueva Era" correspondente ó martes 6 de maio de 1913, un día despois da inauguración oficial do Ferrocarril Betanzos-Ferrol, e data na que pasaría por esta vía a Infanta Isabel de Borbón con destino a Ferrol. Como curiosidade, repárese no poema "¡Paso!" de quen sería o criador do Anuario Brigantino, don Francisco Vales Villamarín, que firma ós seus 21 anos co pseudónimo: Silvano de Leonisa. O artigo que sigue é de don Ricardo Curiel.

empalmase na Estación do Norte ou en Cortiñán. Mais os de Santiago preferían que esta unión fose pola Tieira e os coruñeses por Cambre, cando as cousas estaban negras para eles, e pola mesma Coruña, mais tarde (11). Esta última posibilidade foi a que se fixo realidade na ditadura de Primo de Rivera, sendo ministro José Calvo Sotelo, para culminar mais tarde coa inauguración que fixo Franco nun viaxe en tren dende Santiago á Coruña o 14 de abril de 1943 (ó día seguinte inaugurou a Ponte do Pedrido sobre a ría de Betanzos). Mais as ideas ás veces non morren de todo, reproducense máis ou menos enmascaradamente, e aquela que tentaba facer unha liña de ferrocarril dende Betanzos ou as proximidades deica Santiago, non se levaría a termo, certamente, pero sí nos nosos días a autopista do Atlántico que dende Guísamo sigue un traxecto semellante a algunha das vellas ideas.

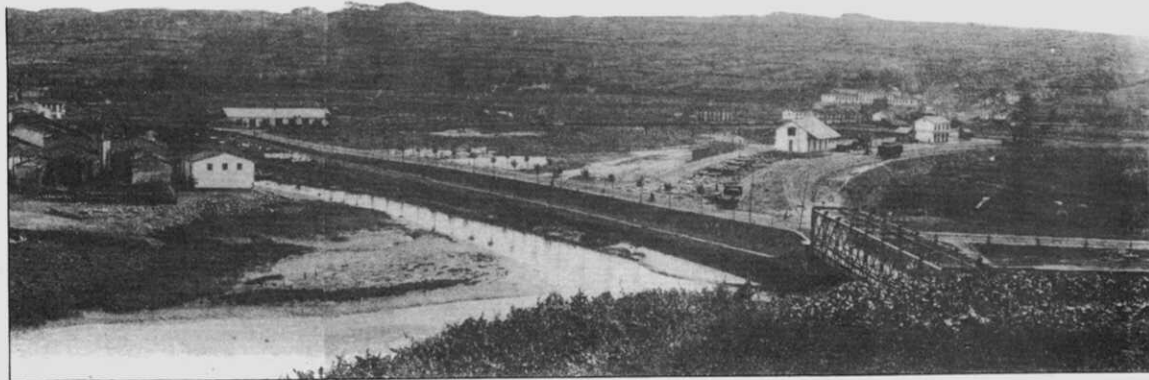
RECONSTRUCCION DO ANTIGO LEITO DA RIA

Podemos reconstruír a ría tal como era antes do desvío que impuxo o ferrocarril, dun xeito aproximativo, en base ós seguintes ele-

mentos: 1) planos antigos, especialmente o de Coello de 1865; 2) parte do leito vello que aínda permanece, e 3) algunhas persoas que recordan.

O novo canle partiu a chamada montería de Sarra. Don Joaquín Peña lémbrese de cómo el, sendo neno, vía asombrado vagonetas que iban sobre raís provisionais, levando terra dun lado ó outro, dende o novo canle ó leito vello e ás ribeiras que había que reencher. A ría empezaba fronte ó Peirao, seguindo polo que hoxe é o Parque.

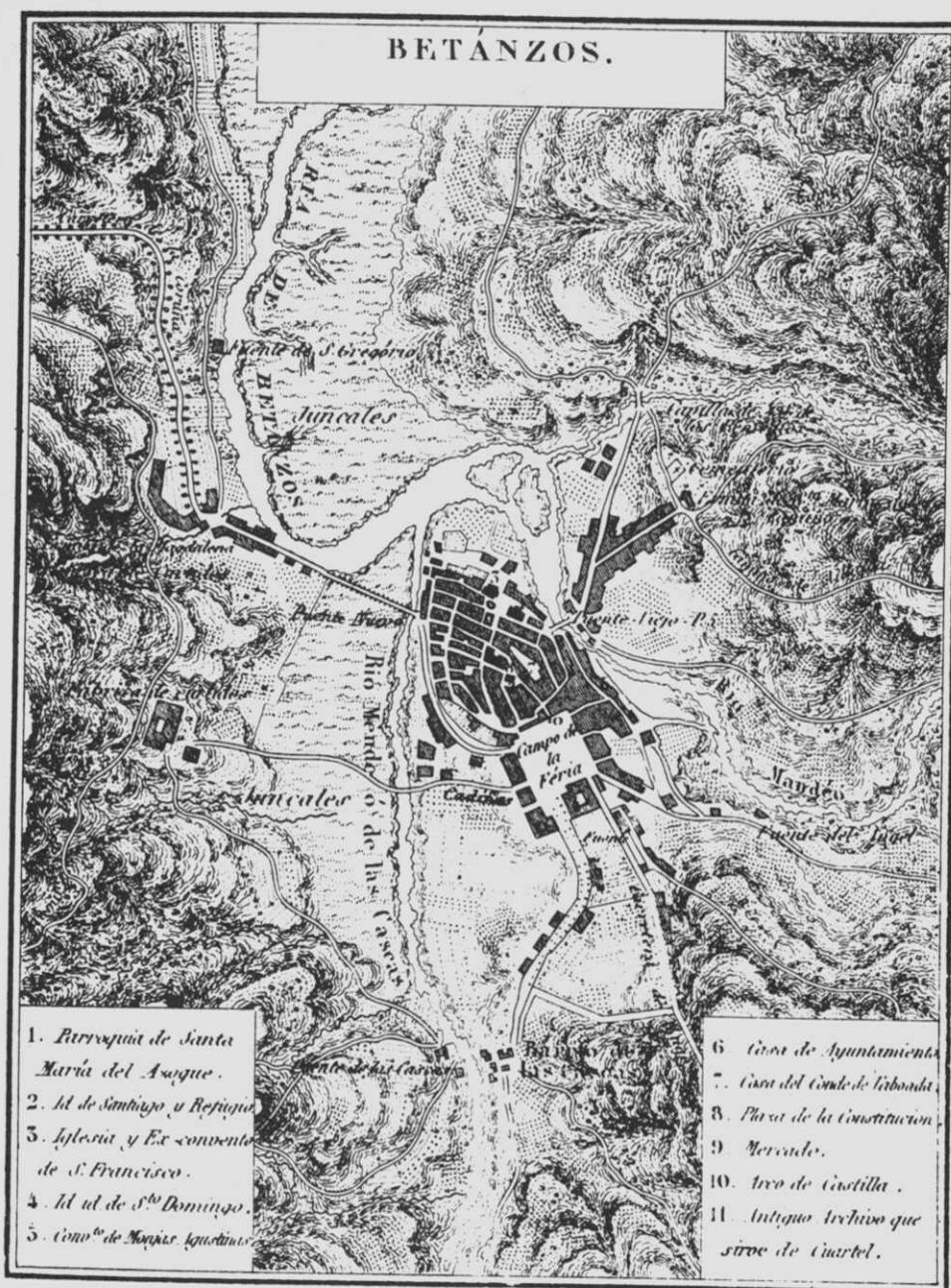
Dinos tamén don Joaquín cómo, máis ou menos por onde está hoxe a "Oficina de Empleo" e unha casa postmodernista, había debaixo da carretera de Castela (de lado a lado) un arco de cantería de boa dimensión. O parecer nunca se destruíu; simplemente quedou debaixo da terra e alí está. A auga iba por debaixo, pero pouco sobrepasaba o arco ó outro lado. Antes dese arco, indo de Betanzos para A Coruña, había uns apartadeiros semellantes ós da Ponte das Cascas (tamén os había na Ponte Nova). O pretil era de cantería e viña así dende a Ponte Nova até un pouco despois dese arco. Uns metros máis aló, o pretil era substituído por uns moxóns de cantería (12).



11) Esta fotografía é parte dunha mais longa editada pola Librería Iglesias e que pode datarse arredor de 1913, ano da inauguración do ferrocarril Betanzos-Ferrol. Nótese como no que antes era a ría (máis tarde campo de fútbol e desde 1932-33 parque) quedan grandes pozas de auga. Hoxe en día, a parte NE do parque aínda ten propensión a encharcarse e ás veces vense imaxes curiosas de bancos reflexándose nas augas.

(11) Véxase mapa n.º 4 do traballo citado de Pose Antelo, p. 342.

(12) Saindo da Ponte Nova e pouco antes de chegar ó arco de que vimos falando, había á esquerda da carretera un cruceiro ó parecer de gran beleza.



12) Plano da cidade de Betanzos existente no mapa da provincia da Coruña, feito polo coronel de enxeñeiros Francisco Coello en 1865 para o Dicionario Geográfico-Estadístico-Histórico de Pascual Madoz.



13) Fotografía aérea de 1981 na que se pode ver o novo canle artificial da ría, completamente recto, mais tamén parte do leito vello que aínda permanece. O que xa non se ve reconstruímoso con pontos.



14) Esta fotografía que aparece na Revista Núñez de 1926 tiña este pé: "En la época estival, el tren de los bañistas constituye la nota más alegre y característica de nuestra Estación-Pueblo". Por estas datas había ademais a costumbre de ir de paseo deica esta estación, cousa que se foi perdendo pouco a pouco.

Había tamén, un pouco despois do arco, un embarcadero formado por unha escaleiriña de pedra que caía en dirección ó oeste. Por ela baixaba don Joaquín de neno para coller a lancha que o levaría coa súa familia ós Caneiros. O curioso é que él cre que embarcaban alí para os Caneiros incluso despois de construído o ferrocarril. Facían, polo tanto, un recorrido ilóxico, tendo que pasar polo arco que se fixo debaixo da vía, seguindo polo vello leito e meténdose no novo deica o Mandeo. Certamente, seríalles moito millor haber embarcado no Peirao, na Ribeira ou na Ponte Vella... Pero embarcaron onde o fixeron sempre. A explicación que o mesmo don Joaquín non acerta dar, quizais esté no feito de que a festa dos Caneiros tuvo o seu orixen, non nas ribeiras do Mandeo, senon nas do Mendo. Polo tanto, o embarcadero de que falamos sería un dos puntos lóxicos de embarque para esa festa campestre e romántica. Como queira que o reencho do antigo leito non se fixo de súpeto, o vello embarcadero seguíuse utilizando por unha mera cuestión de hábito e tradición, misturada cun certo ritualismo de sabor antigo.

Máis adiante, desembocaba (e desembocaba) na ría un regacho a través de dous arcos paralelos de cantería construídos debaixo da carretera de Castela, hoxe desaparecidos.

Seguindo o rastro da antiga ría, atópase un pequeno peirao abandonado: por diante pasa hoxe o regacho de que falamos. Pero an-



15) Algúns aspectos da carretera de Castela á súa saída de Betanzos, cando xunto dela iba a ría. Reconstrución hipotética.



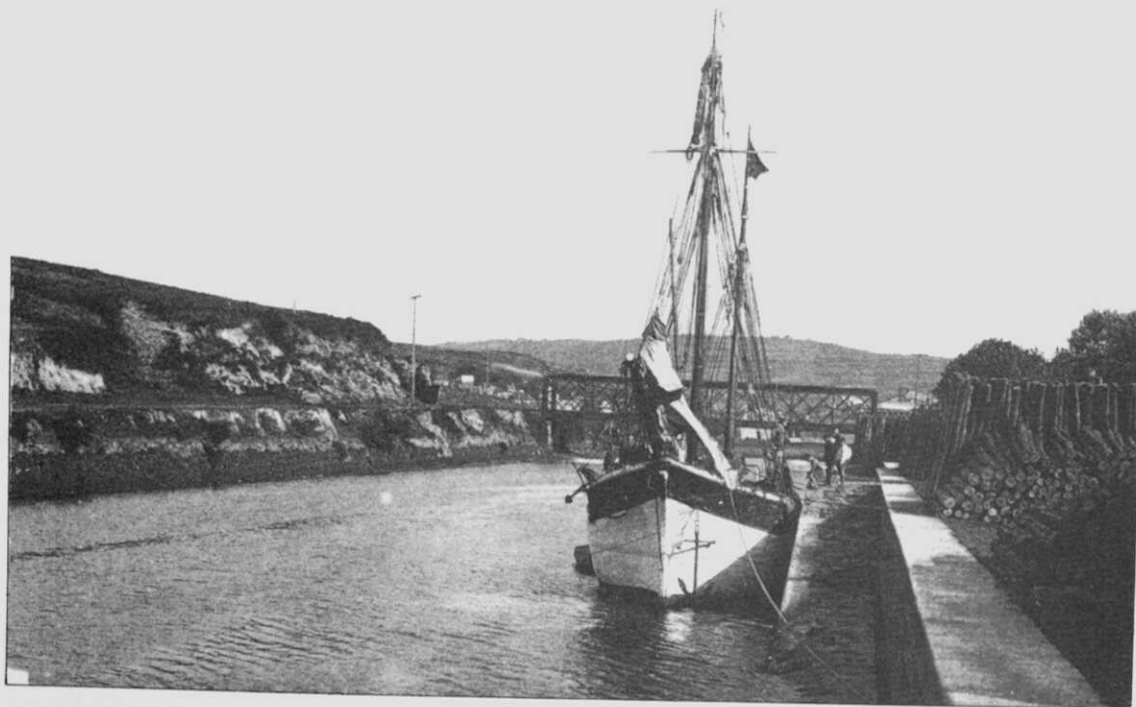
16) Arriba, unha acción (amablemente cedida por dona María Luisa Couceiro) da "Sociedad de Deportes Betanzos F.C." a favor de don Jesús Couceiro, datada o 14 de xaneiro de 1925. Firman: J. Núñez Lissarrague como presidente, Antonio Abarrategui como secretario e J. Veiga Roel como tesoreiro. O "Campo de Deportes" ó que se refire é o que estaba na "explanada do ferrocarril" onde está hoxe o parque e aparece deseñado no plano adxunto que se data en febreiro de 1929 (Arquivo Municipal). Este campo viña tendo certa entidade a partir de 1921 cos esforzos da chamada "Sociedad Betanzos Sport". Pero tal campo xa existía desde moito antes, como nos demostra esta noticia aparecida en "Nueva Era" o 6 de abril de 1913: "En la tarde de hoy disputarán un partido amistoso de foot-ball en la explanada del ferrocarril el Club Celita de La Coruña y el Brigantium de esta ciudad cuyos capitanes son respectivamente Joaquín Gestoso y Enrique Blanco".

tes estaba á beira da ría. Foi feito pola familia Etcheverría e alí chegaban os barcos para cargar e descargar peles en relación coa fábrica de curtidos da dita familia. O parecer, a construción da vía do ferrocarril e a consecuente inutilización deste peirao, implicou unha boa indenización para a familia. De calquer xeito, na época da Primeira Guerra Mundial (pouco despóis, polo tanto, da inauguración do ferrocarril) a fábrica de curtidos deixou de traballar.

Antes xa de chegar á vía, o antigo leito da ría vaise facendo cada vez máis visible. Pasado o camiño de ferro, a ría vella aínda se conserva até desembocar na confluencia do novo canle. As augas, eso sí, están bastante estancadas e a lama foi ganando terreo. Mais cando sube a marea, de novo parece revivir, esperando que dentro de mil anos as augas volvan polo canle de sempre como don Joaquín nos contou que lle decía seu pai, vendo aqueles traballos: *"al cabo de años mil vuelven las aguas por su cauce a discurrir"*.



17) O Parque Municipal naceu da aprobación dunha moción do concellal Manuel Villuendas Pena o 5 de outubro de 1931 pola que se convertía en parque o Campo de Deportes. Era alcalde Víctor Montoto.



18) Barco de pau alto no "muelle novo" e polo tanto tamén no canle novo da ría, coa ponte de ferro do ferrocarril ó fondo. Esta fotografía pertence a unha serie delas que se poden datar nos anos 30 ou quizais dun xeito máis aproximado arredor de 1930. (Colecc. da Familia Mauri).