

# O TREN DOS TRES “CCC”

BALDOMERO CORES TRASMONTE\*

*Para o profesor e ilustre amigo,  
Xosé Antonio Míguez, sensible a  
estas e a tantas outras cousas da  
Costa da Morte, por el vivida.*

## Sumario

O autor aborda un asunto de gran repercusión no seu tempo (entre 1888 e 1925), relacionados co desenvolvemento social e técnico do ferrocarril en Galicia, e dun xeito especial da observación da relación innovación/atraso, aplicados a un caso concreto da cultura galega. Pode verse como o que o autor define como unha utopía realizable en principio, rematou por ser unha utopía frustrada, da que quedaron xestos de solidariedade, pluralidade de accións e unha forte actividade pública, que foron exemplo de participación pública, tal como se describe con detalle no traballo.

## Abstract

The author tackles a subject that had great repercussions in its day (between 1888-1925), concerning the social and technical development due to the coming of the railway to Galicia, especially pinpointing the innovations/retrograde changes to Galician culture. We can see how and what the author defines as a realizable utopia at first, ends up as a utopia frustrated, given that there remained demonstrations of solidarity, various actions and great public activity which were examples of public participation, as described in detail in this work.

## I.- O CAMIÑO DE FERRO ENTRE A CORUÑA, CARBALLO E CORCUBIÓN

### ENTRE O TREN SECUNDARIO E O ESTRATÉXICO

O tren das “Tres Ces”, o “CCC”, o Coruña-Carballo-Corcubión, foi primeiro unha idea, logo fíxose materia gacetable, e foi despois dereito positivo; incluso chegou a ser complicado e arrevesado expediente, pero, en calquera caso, foi e segue a ser, unha frustrada utopía, da que os nerios nunca chegaron a curar. Pasou tan longo proceso por moi distintas fases, que principian no ano de 1888 e rematan en 1925, cando a capacidade de berro público estaba fechada a calquera forma de expresión pública ou de manifestación colectiva. O que rematou por ser unha ilusión perdida, pasou por momentos de pesimismo ou de optimismo, entre a esperanza inocente e a frustración previsible, segundo o estado de cada situación. En calquera caso, este longo proceso que se estende desde a idea inicial, a idea creadora, ata o tramo final do expediente, foi moito máis ca un feixe inerte de papeis, de trámites e de pólizas, pois foi, dun xeito moi especial, un estado de ánimo de cada un dos nerios, tomados individualmente, e todos eles xuntos, capaces de animar unha

---

\* **Baldomero Cores Trasmonte** é catedrático de socioloxía da Universidade de Puerto Rico. É autor de numerosos libros e traballos teóricos de índole sociolóxica e comunicación, moitos deles aplicados ó estudo da cultura galega. Ademais dunha longa experiencia docente nas Universidades Central e Complutense e da Escola de Socioloxía de Madrid. Tamén exerciu docencia na Universidade de Santiago, en dereito político, Estructura política de Galicia e Teoría da Comunicación. É Cronista oficial de Cee.

expresión colectiva que se constituíu en movemento de masas, en modelo de participación colectiva e en forza visible, temida cando crecía o fervor popular e cando a expresión pública se facía máis viva e sensible.

E foi máis cousas, menos un airoso tren, como debía ser, porque foi motor que impulsou a pobos e individuos, institucións e grupos dispersos, afeitos ó abandono dos detentores dos poderes públicos, a loitar pola terra nutricia, tantas veces abandonada, pero na que os nerios tiñan postas tódalas esperanzas. E despois de tantos atrancos, de tantas promesas rachadas, do desolador abandono, rematou por ser iso, unha utopía irrealizable, e non parece que poidan chegar tempos mellores, pois máis andan os ánimos á procura dunha cómoda autovía, máis que á busca dun Ave ou cousa así, aínda que nada pode asegurarse agora, pois cousas peores se viron.

Queda vivo sempre o consolo de que o titánico e xeneroso esforzo colectivo, non foi en van, e constan ó longo do proceso páxinas brillantes, de acento pluralista, de sentimento común, de intrepidez fronte a poderosos e invisibles inimigos, e a intereses agochados, dispostos sempre a ensina-las gadoupas sobre os lombos dos inocentes nerios. Por todo o que foi, e polo moito que non foi, o movemento dos «CCC» merece ser historiado, porque as utopías frustradas tamén son historia e, como tal son historiables, pois serven de exemplo, e son modelo de alento, e son morriña dunha vida que se non é dourada, cando menos debe ser revivida na plenitude da súa vida colectiva.

Non faltaron algunhas fisuras e discrepancias internas, como era previsible, pero, no fundamental, os nerios e os seus amigos mantiveron alta a moral colectiva e fixeron o que máis podían facer daquela para acadalo tren dos «CCC», que foi tamén coñecido como o “Tren da Riqueza”, nome que deron desde o xornal coruñés “El Noroeste”, dentro da campaña que con tanto entusiasmo dirixiron e animaron Antón Valcarce e Xosé García Acuña (1). Contra este punto de vista, e contra a denominación, estaba Prácido Castro, quen coidaba que era mellor pedi-la creación dunha liña de tren estratéxico, que inclinarse por esa vía do tren da riqueza, onde terían menos competencia tendo en conta o valor militar do cabo de Fisterra. Non se trataba dunha polémica, senón máis ben dunha discrepancia de grande alcance, iso si, que era moito máis ca unha loita nominalista, pois significaba un enfoque distinto na estratexia a seguir na loita. Outra que non chegou a ser discrepancia, pero que como tal foi tomada, foino o silencio inicial do concello de Fisterra, aínda que todo quedou aclarado ó seu debido tempo.

## DO PLAN XERAL DE FERROCARRÍS Á PLANIFICACIÓN DESCENTRALIZADA DOS TRENS SECUNDARIOS

Para entende-lo proceso de creación do Tren dos «CCC», é preciso recorda-lo plan xeral de ferrocarrís, establecido pola Lei do 2 de xullo de 1877, no que constaba a descrición das Redes do ferrocarril do Norte, do Nordeste, do Leste, do Mediodía, e do Noroeste, cada unha delas cos seus respectivos enlaces. Concretamente, a Rede do Noroeste, que enlazaba coa do Norte, estaba formada polos tramos de Palencia a Ponferrada, Monforte a Ourense, Ourense a Vigo, Lugo a Ribadeo, Ferrol a Betanzos, Santiago ó porto de Carril, Redondela a Marín por Pontevedra, León a Xixón, Sama de Langreo a Xixón, Fabero ó Burgo, Oviedo a Pravia, por Trubia, Villabona a San Juan de Nieva e Zamora a Astorga por Benavente (2).

Pero, para completa-la rede xeral, pensouse na creación dun modelo de planificación descentralizada de ferrocarrís secundarios, que servira para enriquece-la comunicación

entre portos e comarcas dentro dunha orde racional e xustificada axeitadamente, en contra da errática e irracional fonte de creación de liñas que deu en chamarse as vías parlamentarias. Para formalizar ese modelo de planificación descentralizada o ministro de Fomento, Carlos Navarro e Rodrigo, o día 16 de marzo de 1888, publicaba na Gaceta de Madrid, o primeiro proxecto dunha nova ordenación das liñas do tren, de xeito que con elas puidera achegarse o servizo a zonas xeográficas que doutro xeito sería imposible que puideran participar dos beneficios do ferrocarril. Para colaborar na formación dunha norma axeitada, o ministro estendía ás corporacións de dereito público unha invitación, para que formularsen os puntos de vista e suxestións sobre a formación dun plan de ferrocarrís secundarios que foran compatibles coas liñas trazadas no plan xeral.

Á invitación formulada polo ministro, como en tantas ocasións en que se lle chamaba para coñece-lo seu criterio, acudiu con longas exposicións a Real Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago, para dar conta dos camiños de ferro que consideraba máis favorables para Galicia. Non se trataba de formula-la súa posición sobre unha liña determinada do tren, como cando defendeu con tantos pulos a creación do tren de Carril, senón dun plan integrado e completo do modelo e do aparato necesario para contar cunha rede interna de ferrocarrís en Galicia (3).

## **II.- PRIMEIRA ETAPA: O PROCESO DE CREACIÓN DO TREN DOS «CCC» E AS SÚAS ETAPAS**

### **ONACEMENTO DA IDEA DO TREN SECUNDARIO DOS «CCC» E A REAL SOCIEDADE DE AMIGOS DO PAÍS DE SANTIAGO**

A Sociedade de Amigos do País de Santiago, coñecida polo nome abreviado da Económica, ofrecía, no informe que elevou ó ministro, o primeiro intento público de planificación das liñas do tren desde un ámbito rexional galego. Para funda-lo seu informe desde o punto de vista técnico, a Económica aproveitaba os estudos dos enxeñeiros xefes de Obras Públicas e das comisións provinciais de Galicia, sobre os que, con respecto ós primeiros, os redactores da Económica recoñecían a fonte, sinalando que “nos han facilitado las convenientes copias de las propuestas por unos y otros formuladas y elevadas a la Superioridad; cuyos trabajos, por lo tanto, aunque en extracto muy sucinto, creemos deben exponerse ante todo”.

A Económica, coa súa capacidade de difusión publicitaria e co prestixio ben gañado por tan longo tempo, reforzaba o esforzo técnico, para darlle pulos e notoriedade, pero non debe esquecerse a fonte na que os próceres tomaron como base para a súa exposición. Sobre a que citaba coma liña “b”, que denominaba de Bergantiños, de 90 quilómetros de lonxitude, o enxeñeiro xefe da provincia, ofrecía a seguinte descrición: “Proyéctase esta línea comenzando en el ferrocarril de Santiago a Cambre, en las inmediaciones de Cerceda, descendiendo a Carballo, y siguiendo aproximadamente la dirección de la carretera de tercer orden de la Coruña a Finisterre, terminará en Corcubión”.

Tanto a comisión provincial coma a Económica, definían, pola súa banda, a liña 3, do litoral Atlántico, do xeito seguinte: “Esta línea comprende la extensión entre la Coruña<sup>1</sup> y

<sup>1</sup> Cómpre indicar que non está na vontade do autor facer referencias toponímicas baixo formas deturpadas. Estas aparecen unicamente por respecto á literalidade das citas.

Corcubión, puertos ambos de la provincia a que da nombre el primero, y en cuyo trayecto debe tocar en Carballo y Vimianzo, poblaciones internadas unos diez o doce kilómetros respectivamente, de la costa”.

Así mesmo, continuaban precisando a súa traxectoria, tal coma dicía ó pé da letra: “La línea aléjase algo del litoral, a pesar de existir en este los puertos de Camariñas y Laje que no dejan de ofrecer algún interés respecto del servicio marítimo, pero que no excede ni iguala indudablemente al que entrañan los muchos pueblos de la zona que se beneficia con el trayecto que habrá de recorrer, en el cual se hallan los valles de Bergantiños y Vimianzo que se cojen casi en la dirección de sus longitudes, y las cabeceras norte de los de Jallas y Dubra, que no ceden en importancia a los primeros” (4).

## O SEGUNDO INTENTO DE FORMULACIÓN DO MODELO DE LIÑAS DO TREN GALEGO

Aquel primeiro proxecto non foi adiante, pero tampouco será o último que quede tronzado no camiño constitutivo do plan dos ferrocarrís secundarios de Galicia. De novo, o 18 de xaneiro de 1893, o ministerio de Fomento volvía a publica-lo mesmo texto na Gaceta. E, por voz do director da Económica, o ilustre penalista Ramiro Rueda, podía saberse de novo o enorme interese que para tan eficaz corporación tiña o plan trazado: “Penetrada de la alta importancia de tales vías, y del beneficio o perjuicio que el mayor o menor número, y dirección más o menos acertada de las que se destinaran a esta Región, podría ocasionar a la misma, apresúrase a estudiar un plan de la red de líneas que entendía convenir más a Galicia, consignando su opinión en un extenso informe, que elevó a la superioridad, y dio a conocer a las corporaciones provinciales y a otras entidades que pudieran contribuir a la sanción del plan definitivo de semejantes líneas”. (5)

Ó confronta-la súa idea inicial, coa acollida que lle daba o ministerio, “la Sociedad Económica hubo de experimentar la más grata satisfacción al reconocer que sus afanes del año 1889 no habían sido estériles, puesto que las veintidós líneas que constituían la totalidad de su plan, la Comisión autora del anteproyecto oficial admitió en él integramente diez, y con variantes más o menos sensibles cinco, desechando radicalmente sólo siete, e introduciendo de nuevo tres”.

A Económica, facía a comparación entre as liñas que defendera no seu informe, e as que o proxecto acollía. Pois ben: no plan de ferrocarrís secundarios proposto pola Económica, co número 2, constaba consignada a “Del litoral Atlántico. Comprende desde la Coruña a Corcubión”, cun total en quilómetros de 100; e, así mesmo, tamén se incluía unha liña, co número 3, coa rúbrica “De Santiago a Muros con un ramal a Noya”, de 72 quilómetros de lonxitude; e, ademais, outra de “Negreira a Lage”, co número 4, e de 56 quilómetros de lonxitude.

O anteproxecto, pola súa banda, xuntaba as dúas co número 10, que rubricaba coma a de Santiago a Cerceda por Negreira, Muros, Corcubión, Carballo, y ramal a Noya (Corresponde a las dos líneas núm. 2 y 3 de la Sociedad Económica”, manténdose, así mesmo, coma número 3 a “De Negreira a Lage. (Es la 4 del plan de la Sociedad Económica)”.

Ramiro Rueda, no nome da Económica, recordaba, á vista da comparación entre as liñas do plan da Económica e do anteproxecto, que a de Santiago a Muros con ramal en Noia era a mesma, sen variantes, igual cá de Negreira a Laxe, mentres que, “con variantes más o menos pronunciadas, a “De Coruña a Corcubión”, coma parte da número 10, figuraba entre as que clasificaban coma “variantes más o menos pronunciadas”.

Con moito detalle, o director da Económica, trataba de describi-lo alcance das variacións da liña do Atlántico e ramais incorporados. Ó referirse á primeira liña modificada, dicía que: “En la línea núm. 10 del plan O., con notable acierto el trozo de Muros a Corcubión, en la que debe recorrer el litoral atlántico, pueblos aquellos que la Sociedad procuraba relacionar por comunicaciones indirectas, pero que reconoce es mejor se unan entre sí por comunicaciones directas. Como establece el plan oficial. En la parte de la misma comprendida entre Corcubión y Carballo existe conformidad en ambos proyectos; más no sucede lo mismo en su último trozo, que según el plan de la S.E. debe dirigirse por Arteijo a Coruña, y según el anteproyecto O. a Cerceda, donde termina la línea”.

## SEGUNDA ETAPA: A FASE GACETABLE DO “CCC”, E A NOVIDADE DOS TRENS ESTRATÉXICOS

Pero, a idea creadora, pura expectativa ata eses momentos, debía traspasa-las liñas do imaxinable, para converterse en realidade social, xurídica, económica e política. A tal fin, de novo volvía a presentarse outro proxecto, o 22 de xuño de 1903, da man do ministro de Agricultura, Xavier González de Castrillón, a quen o Goberno daba autorización para presentar un proxecto de ferrocarrís secundarios; en cumprimento dese mandato, o ministro reproducía fiel e exactamente o que quedara pendente de votación definitiva, e que era o resultado do consenso entre as forzas políticas, por tratarse dun problema vital para o país, en canto que era o “complemento de nuestra red general, y con ello factor decisivo de nuestra vida económica y financiera”. E se ese intento, tampouco chegou a facerse realidade, sería, en cambio, o precedente máis próximo e directo da que debía se-la primeira lei de ferrocarrís secundarios e o plan de ferrocarrís secundarios, ampliados logo ós estratéxicos.

No Real decreto do 22 de xuño de 1903, publicado na Gaceta do día 24, quedaba fixado o marco no que debía desenvolverse calquera campaña a prol da creación do tren secundario, que servirá para que por Lei do 30 de xuño de 1904, se aprobe, e sirva de marco para que a Comisión nomeada o 30 de xullo de 1904, formulase un plan supletorio, que sería publicado por Real decreto do 31 de marzo de 1905.

Buscando unha mellor sistemática e orde, o ministro de Fomento, Augusto González Besada, nos termos aprobados pola lei do 30 de agosto, daba un paso adiante nesa fase gacetable, para dispor que se inserise na Gaceta de Madrid a lei de 1904 coas reformas comprendidas na de 30 de agosto. Tecnicamente non era moito o traballo, e non sería ningún mérito para o ministro, tan notable por tantos títulos, se non alentase unha versión máis deste tipo de rede, coa constitución do tren estratéxico. Co fin de ordena-la regulación dos ferrocarrís secundarios, mediante a compilación das leis devanditas, por Real decreto do 25 de outubro de 1907, ditouse unha nova norma, pero a súa contribución á creación do novo modelo de ferrocarrís estratéxicos anticipárase á regulación que logo se lle deu con máis detalle, cando o 4 de novembro de 1907, se autorizaba ó ministro de Fomento, para presentar nas Cortes o proxecto de lei desta modalidade dos ferrocarrís.

Na exposición de motivos, dicía o ministro que “No ya las necesidades estratégicas, que por si solas justificarían este proyecto de lei, sino urgencias de carácter industrial que con apremio demandan nuevos cauces para transportar la riqueza del país, mueven al Gobierno a someter a la deliberación de las Cortes el problema de los ferrocarriles de las costas”. Continuaba o ministro a súa exposición, sinalando que “Es un hecho incuestionable que la iniciativa particular, amparada por las leyes vigentes, llevó a la

práctica la construcción de aquellas líneas que, por la baratura de su coste, o por certeza de su inmediata producción, brindaban positivas utilidades a las entidades constructoras. Más estos trozos de líneas, con ser beneficiosos para las comarcas que atraviesan, son vías muertas para la riqueza general del país, mientras no se enlacen entre sí y pongan en fácil comunicación los grandes centros de producción y consumo”.

Despois dese paso compilador de normas dispersas, da man de Augusto González Besada, conseguíase a consolidación legal, na que se xuntaban ferrocarrís secundarios e estratéxicos nunha mesma unidade legal, por moitas que puideran selas diferenzas entre eles. O 26 de marzo de 1908, publicábase unha Lei de ferrocarrís na que se xuntaban, a carón dos secundarios, os estratéxicos, no que se repetía para os secundarios o definido na lei anterior, e coma estratéxicos defínanse aqueles que, con independencia do servizo que presten a outros intereses xerais, atendan directamente ás necesidades e conveniencias da defensa nacional.

No apéndice da lei, o ministro trasladaba á Gaceta de Madrid, a liña do ferrocarril de “Coruña a Carballo por Corcubión”, cunha lonxitude de 105 quilómetros; moi relacionado, así mesmo, co tren dos «CCC», acollía o ministro o ramal “De Santiago a Carballo”, de 50 quilómetros de lonxitude, de xeito que as terras fisterrás quedaban, dunha vez, vencelladas ás dúas cidades máis próximas e coas que mantiñan contactos máis intensos. O ministro incluíu un só tramo, o de “De Pontevedra por Estrada y Lalín a Sarria, de Sarria a la estación de Becerreá”, de 135 de lonxitude, entre os ferrocarrís secundarios; en cambio, entre os estratéxicos inscribiu catorce, contando cos dous citados; podía entender Besada, quizais, que era máis fácil xustifica-la estratexia militar, que, ademais, incluía os demais aspectos, que os secundarios, nos que había que xustificar moitas máis cousas, punto de vista que compartía Prácido Castro, quen se separou da idea do tren secundario, para intensifica-la conquista do tren estratéxico, pois entendía que a ría de Corcubión xuntaba tódalas condicións precisas para ser cualificado como punto de alto interese militar.

### **III.- TERCEIRA ETAPA: O NIVEL ADMINISTRATIVO E OS ATRANCOS DO PAPELORIO**

#### **UN ABISMO SEN REMEDIO E O IMPERIO FÁCTICO DA EMPRESA CONSTRUTORA**

Cumpridas as fases da configuración da idea e da conversión en dereito positivo, entrábase na fase de formación e desenvolvemento do expediente administrativo, en cumprimento dos requisitos e trámites que as normas vixentes establecían. Arredor do expediente administrativo, pois, formado para facer dunha vez o camiño de ferro da Coruña a Corcubión, xiraban as ilusións e as desilusións, as utopías e os crus espartares da vida dos nerios, que nunca perderan a esperanza de ve-lo tren, aínda que algúns como Prácido Castro chegou a desanimarse, el, que era invulnerable ó desánimo.

Desde que en 1907, o ministro tudense, González Besada, abriera novas perspectivas legais ó proxecto, reforzada logo coa lexislación de 1912, todo facía pensar que o asunto quedaba despexado e que podía ser unha realidade, se se impulsaban os trámites como era debido. Pero, o certo é que a tramitación continuou sendo lenta e complicada, e a liña dos «CCC» andaba perdida entre as brétemas do papelorio. A paciencia dos nerios, que era máis grande cá de Xob, o que xa é moito dicir, tiña os seus límites, e por moitos que foran os poderes e as inercias que non deixaban avanza-la idea, confiaron en que xuntándose,

expresando publicamente a súa protesta, podían ver feita realidade aquela idea que un día xa afastado ofrecera a Real Sociedade de Amigos do País de Santiago.

Ó concurso de presentación de proxectos, só se presentou a Sociedade Española de Ferrocarrís Secundarios, máis francesa ca española, o que nada tiña de particular en materia de camiños de ferro. A Sociedade estaba presidida polo marqués de Guadalmina, e o proxecto presentado, que era obra de Monsieur J. Chatain, o enxeñeiro xefe da empresa en París, levaba o nome do enxeñeiro español e deputado a Cortes, Xulio Cervantes, a quen se daba como amigo político e persoal de Augusto González Besada.

Unha vez recibido o proxecto, expúxose con moito atraso ó trámite de información pública no Goberno Civil da Coruña; e, evacuando tan parsimonioso acto, o alcalde da Coruña presentou un escrito, no que figuraban as sinaturas de representantes de corporacións e representacións da cidade, para conseguir que se reformase coa construción dun empalme entre o peirao de Linares Rivas e unha estación común, que servira tanto para o tren do Norte como para o dos «CCC». Tamén comparecía no expediente o ministro de Mariña, para expresa-lo interese do seu departamento, por unha variante que desde a estación de Carballo enlazase con Ponteceso e mesmo cun ramal de Carballo a Santiago de Compostela.

Para a confrontación preceptiva do proxecto presentado, foron nomeados os enxeñeiros da Primeira división, Felipe Gutiérrez e Gregorio Pérez Conesa; en menos dun ano, en xaneiro de 1912, puideron face-lo seu traballo, que foi logo remitido á empresa cos reparos que lle propoñían os técnicos oficiais. Tanta foi a súa rapidez e tal a eficacia de Gutiérrez e Conesa, que os que defendían a capacidade creadora da Administración pública, podían recuperalo seu optimismo na eficacia das estruturas burocráticas, mentres que os defensores da superioridade executiva da acción privada, non podían dar creto á rapidez coa que a Administración pública se desenvolvía en materia de tanta complexidade como era a da liña dos «CCC».

O 21 de xuño dese mesmo ano, o Consello de Obras Públicas acordaba consultar coa superioridade, resolvendo antes as peticións das entidades coruñesas; tamén coidaba, e así se manifestaba, que debían outorgarse nun só acto e a un só concesionario, as liñas A Coruña-Carballo-Corubián e a de Santiago de Compostela-Carballo, cousa sobre a que moi axiña xurdiron discrepancias, sobre todo polas dilacións que podían presentarse. O Consello de Obras Públicas, así mesmo, pronunciábase, en principio a prol do proxecto presentado pola Sociedade Española de Ferrocarrís secundarios, pero coas propostas do alcalde e corporacións da Coruña, de acordo coa variación proposta polo Ministerio de Mariña, á vista do seu interese estratéxico, esencia e fundamento do tren de “CCC”, aínda que iso supuxera un aumento de 1200 metros máis no trazado inicial.

O plan para a construción do camiño de ferro fixábase en catro anos, e dáballe ó petionario un prazo de dez meses para reforma-lo proxecto presentado, coa inclusión das indicacións que se lle facían. Pero, a Sociedade Española de Ferrocarrís Secundarios non volveu dar sinais de vida no expediente, sen ofrecer, polo tanto, ningunha versión do seu punto de vista sobre o acordo adoptado, o que podía facer pensar que quedase en nada o traballo feito. Non faltaba quen opinaba que, aínda que a empresa non tivera a intención de abandona-lo proxecto, non podía naquel momento atende-la construción do camiño, xa que as obras de Rioseco a Palanquinos, e o de Ayamonte a Huelva, comprometían tódolos seus recursos humanos, materiais e económicos, e todo iso, sen

contar co mal momento que corría para buscar cartos no estranxeiro, “distraídos como están en eso de los Balkanes”.

E, para que a cousa estivese máis clara, segundo contaba A.P.L. desde Madrid, un financeiro moi autorizado e persoa moi metida nese tipo de negocios, recoñecía que “se le quitan a cualquiera las ganas de operar en Galicia, viendo a algunas gentes de influencia en los pueblos de los que se llaman representantes, perder su tiempo, su acción y los intereses de todos, en avivar el fuego de los mezquinos resentimientos y viejas envidias locales, para oponerse a obras de interés general y de indudable beneficio para todo el país, sólo porque a ellos no les toca inmediata, inmediatamente...”.

A versión da empresa, con todo, era distinta de cómo algúns interpretaban o seu silencio. Acosada a Cámara de Comercio da Coruña pola opinión pública, que lle demandaba con teimuda insistencia a convocatoria dunha asemblea a prol do “CCC”, o seu presidente, Suárez Pumariega, púxose en contacto con Monseur J. Chatain. O día 18 de outubro de 1913, respondíalle este que a empresa “continúa haciendo las gestiones necesarias para conseguir la adjudicación de las líneas de La Coruña a Corcubión y de Santiago a Carballo. Hasta la fecha algunas tramitaciones han retrasado la realización del asunto; la Administración ha impuesto varias modificaciones en los proyectos, pero, ultimamente, el 11 del corriente más exactamente, hemos remitido al Ministerio de Fomento los proyectos redactados en la forma definitiva impuesta por la Superioridad”.

M. Chatain desprazaba a culpa das incidencias adversas ó Ministerio de Fomento, recordando que a súa empresa seguía á espera das reais ordes de aprobación definitiva, para poder pasar á fase dós anuncios da subhasta. Precisaba o enxeñeiro francés, que a empresa acababa de abrir á explotación as liñas de Palencia-Villalón e de Medina de Rioseco-Villalón; e a construción da liña Rioseco-Palanquinos, iniciada había oito meses, ía moi adiantada, de xeito que estaban a empeza-lo devandito tramo de Huelva-Ayamonte. O enxeñeiro francés, á vista do explicado na súa carta, mostraba o interese da empresa de acomete-la obra, coas seguintes palabras: “Estos antecedentes que sin duda conoce usted demuestran la actividad de la Sociedad y responden del deseo que tiene de realizar los estudios hechos”.

Con esta base, o día 22 de outubro, o presidente Suárez Pumariega dirixíase ó Ministro de Fomento, a Rafael Gasset Chinchilla, para pregarlle que por estar cumpridos os trámites pendentes, ditase a aprobación definitiva e o conseguinte anuncio da subhasta. O presidente púxose, incluso, grandilocuente no telegrama: “Grandísima será gratitud si debemos a vucencia iniciación período ejecutivo de una obra tan ansiosamente esperada”. Nin así, con grandilocuentes telegramas era posible que os “CCC” baixasen do empíreo burocrático.

Tanto é así que M. Chatain visitaba a Coruña, Carballo e Corcubión entre outros pobos da liña, o 6 de maio de 1914, mostrándose moi satisfeito da unanimidade con que se manifestaba a xente neria, para que o seu tren fora realidade dunha vez. Prometía que tan pronto chegase a París faría constar ó consello de administración da empresa, o extraordinario entusiasmo dos pobos da comarca “CCC”. O malo era que facían falta corenta millóns para face-la liña, a empresa tiña investidos gran parte dos seus posibles nos devanditos e outros trazados, e o conflito balcánico deixou seriamente tocado o mercado dos capitais. E a todo isto, aínda non se desatara a guerra europea.

O expediente administrativo aberto para levar a cabo o camiño de ferro entre A Coruña e Corcubión, por Carballo, así como o ramal a Santiago de Compostela, que desde 1908 figuraban como dous elementos distintos no plan de ferrocarrís estratéxicos, parecía como



que se perdera entre os papeis oficiais, e daba moito que desconfiar, porque xa se sabe que a can escaldado todo son pulgas. Estaba no ollo da polémica pública, como de costume, a liña de Betanzos a Ferrol e da Coruña a Santiago de Compostela, sobre todo pola opción de Cortiñán.

Reafirmada a idea en 1912, iniciáronse os trámites e o expediente principiou a formarse, pero converter unha idea nunha realidade operativa tampouco é cousa tan simple. O ministro tudense conseguira darlle claridade á liña do camiño de ferro, sen mesturala coas grandes liñas, sobre as que sempre estaba aberta a polémica se movían os máis rudos e descarados intereses, de xeito que a inoperancia delas remataba por facer inviables as secundarias; González Besada tivera a boa idea de pasa-los camiños de ferro galegos de secundarios, coma viñan propoñéndose a estratéxicos, o que permitía acomete-la súa implantación sen quedar subordinados ós primeiros (6).

#### **IV.- CUARTA ETAPA: AS ASEMBLEAS NERIAS E A LOITTA ABERTA POLO TREN DOS «CCC»**

##### **A CHAMADA Á ACCIÓN: ALEXANDRE LASTRES PRENDE A MECHA DA MOBILIZACIÓN MASIVA**

Como a paciencia ten un límite, o día 8 de outubro de 1913, Alexandre Lastres Carrera prendía a mecha do que ía se-la primeira das grandes mobilizacións comarcais, para conseguir que a locomotora dos «CCC» cuspise fume entre A Coruña e Corcubión, e isto de fume é unha maneira de falar, pois non faltaban xa os que coidaban que a liña debía ser non só de vía ancha, senón tirada pola enerxía eléctrica, que non poucos defendían por aquel tempo. Nun artigo titulado “Primero el de Corcubión”, despois de referirse ó sospeitoso silencio que se vivía en relación co tren, Lastres chamaba ós homes de boa vontade, ás corporacións, ós veciños de Negreira, Carballo e Corcubión, para que abandonasen dunha vez a pasividade musulmá e vergoñenta que estaban a padecer, usando o cronista literalmente tópicos propios do seu tempo, para que os pobos nerios acadasen o progreso que merecían. É moi posible que o propio Lastres non se decatase do impacto das súas palabras, ata que puido comproba-lo efecto que produciron ó longo e ancho de terra neria e dalgún que outro cacho arrotreba (ou árbro) (7).

Unha vez máis laiábase Lastres, coma se laiaron tantos, de que a terra neria debía recibir mellor trato, co fin de deixar de ser coñecida dunha vez como a “cenicienta nacional”, cousa que xustificaba precisando que “basta tender la vista sobre el mapa para juzgar su desamparo. Ni carreteras en la necesaria proporción, ni puentes, ni puertos, ni edificios públicos ni nada en fin que revele la tutela del Estado”.

E, ademais, sacando consecuencia de tal desamparo, da ausencia de servizos públicos e da falta de factores estimulantes do fomento privado, trazaba un cadro do penoso estado en que vivía unha zona que, en cambio, debía ser próspera, a pouco que se atendese: “Por eso desembarcamos sobre la misma arena de la playa en estas rías -contaba Lastres-, a que el almirante Seymour calificó de “hermosas antesalas del Océano”; por eso utilizamos con no escasa frecuencia, los servicios del pintoresco barquero medieval; por eso cabalgamos horas y más horas por estas “corredoiras” pedregosas para salvar distancias insignificantes; por eso, en fin, damos a la emigración el mayor contingente de Galicia. ¿No es todo ello vergonzoso?”. Dando un paso adiante no seu razoamento, afirmaba rotundo

que “son miles y miles de españoles desesperados por los Gobiernos que piden una reparación al eterno abandono y al olvido de siglos, que aspiran a igualarse con los demás ciudadanos y que desean que los impuestos que religiosamente satisfacen, se traduzca en medios de mejoramiento individual y colectivo por su propio bien y el de su patria. ¿Es mucho pedir?”.

Coidaba Lastres que a Cámara de Comercio, o Concello e os representantes en Cortes da Coruña, e os coruñeses en xeral, debían sumarse a aquela chamada, por entender que o tren podía traerlles máis bens que males, xa que sería un dos grandes factores de animación económica e mercantil, capaz de promover un activo comercio co norte, cando ata ese momento se facía con Vigo. Non negaba Lastres a importancia do trazado de Cortiñán, que era o motivo directo do seu artigo, pero entendía que o tráfico e o consumo cos concellos de Corcubión, Cee, Carnota, Dumbría, Muxía e Camariñas, que mantiñan esas relacións mercantís con Vigo, podían servir para cambia-la paisaxe social da zona neria.

Seguindo esta vía, Lastres facía un chamamento a “los hombres de buena voluntad, que deben votar con nosotros, y nosotros, los más directamente interesados, todas las corporaciones y todos los vecinos de Carballo, Negreira y Corcubión, proceder, obrar, abandonando de una vez esa pasividad musulmana y vergonzosa en que indudablemente se halla todo el secreto de nuestra desdicha”, debendo aclararse que esas referencias a estereotipos doutros pobos eran tópicos de uso común, que o cronista usaba con certa facilidade. Completando o parágrafo, remataba as súas palabras pedindo que “La Cámara de Comercio, el Ayuntamiento y los representantes en Cortes de la Coruña, a la que según hemos visto afecta afecta también de manera capital esta cuestión, tienen la palabra. Y los diputados por Corcubión, Carballo y Negreira, sus Ayuntamientos, y todas sus Sociedades y personas de valer deben llevar desde luego a la prensa y al Parlamento la voz de la razón que nos asiste y a la súplica de la inmediata realización de las obras. El que calla consiente”. A mecha estaba prendida, e o impacto do chamamento foi non só rápido, senón ademais intenso, o que non deixaba de ser raro.

Dun xeito máis xeral, dicía Alexandre: “Corcubión y Cée, con sus industrias y su puerto, el más occidental de Europa; Finisterre con sus inagotables pesquerías; Mugía y Camariñas con sus puntillas, maderas y cereales; Dumbría, Vimianzo, Zás, Santa Comba, Carballo, Lage, Coristanco, Laracha, las comarcas enteras de Jallas y Bergantiños, que son «el granero de Galicia», y el establo de media España, están proclamando una comunicación fácil y rápida que dé salida a sus productos hoy notoriamente despreciados”. Xa máis metido na polémica, insistirá, con detalle, con datos oficiais, como dicía, nesa comparación entre o tráfico comercial entre o norte e o sur de Galicia.

#### A PRIMEIRA ASEMBLEA DE CORCUBIÓN (1510-1913)

A primeira réplica pública do pobo nerio contra os baticazos do expediente do camaleónico camiño de ferro dos «CCC», concretouse na Asemblea de Corcubión, que tivo lugar o día 15 de outubro de 1913. A opinión neria buscaba novas formas de acción coa expresión polisínódica, coa súa capacidade asociativa e colectiva, para dar mostras da súa influencia e da queixa que de tanto tempo atrás arrastraba. A idea do tren nerio, que formulara como tal en 1888 a Real Sociedade Económica de Amigos do País de Santiago, coidaban os desesperados nerios que só coa mobilización colectiva podía cambiarse o rumbo da situación, loitando contra os silencios, as vas promesas e as descaradas negativas, coas que, de modo tan persistente, se xogaba coas arelas e cos sentimentos da xente fisterrá. Conscientes de que xa non chegaba coas expresións individuais, e coa

illada protesta da opinión pública, coidaban que debían completa-la protesta con novas formas de asociación e de coordinación de individuos, asociacións e corporacións.

O primeiro pensamento dos reunidos en Corcubión, para rachar con esas e outras eivas, consistiu en organizar unha magna asemblea na Coruña, na que os veciños das terras afectadas polo atranco tradicional, puideran mostra-lo seu poderío máis aló do ámbito local ou comarcal. Coidaban, como dixera Alexandre Lastres, que A Coruña, co seu Concello, e co seu pobo, baixo o liderado da Cámara de Comercio, debían se-los elementos de enlace e de xuntanza, co fin de facer máis eficaz o poder da gran reivindicación neria. A Cámara de Comercio, con todo, non estaba polo labor de realizar unha magna asemblea xeral pois, tal como preguntaba desde os xornais o presidente Suárez Pumariega, “¿Que objeto tendría celebrar una asamblea sin saber concretamente como encaminar las gestiones?... ¿Qué acuerdo se tomaría? ¿Pedir la subasta?”. O presidente remataba a súa longa carta, non deixaba lugar a dúbida sobre o seu pensamento, cando anunciaba rotundo que: “Ha llegado, pues, el momento de actuar cerca del Poder público, pero no todavía el de celebrar la asamblea”.

Malia calquera atranco, foi tal o clima de reivindicación popular que se creou na zona neria, que ata os silencios foron interpretados polos máis entusiastas como sinais de debilidade ou de desinterese, cando menos. Negreira, Carballo, A Laracha, Camariñas, Muxía, Laxe e Fisterra foron aludidas por algúns dos máis entusiastas, porque tardaron algo máis en dar conta da súa actitude, se ben, non faltaron voces, como a de Luís López Abente, cando desde A Coruña, o día 15 de outubro entendía que “El silencio de algunos pueblos beneficiados por ese ferrocarril, no es más que aparente, pues creo que todos ellos ven con alegría inmensa la campaña emprendida”. E así foi, porque de inmediato fixeron protesta da súa conformidade cunha obra que a toda a zona afectaba, acabando con calquera dúbida ou mala interpretación dos seus silencios.

A palabra unanimidade ía ter algún protagonismo nesta lista de lealdades, e diso foron mostra algúns dos adxectivos que a acompañaron. Falouse, por exemplo, dunha “unanimidade perfecta”, que, se ben alteraba o sentido totalizador do seu significado, vítima dunha incorrección pleonástica, a intención era, máis ben, expresa-la comunión existente na opinión pública dos nerios. Por outro lado, o alcalde de Cee, Manuel Cereijo Fernández, nun telegrama do día 15, coa expresión da “hermosa unanimidad”, máis ben daba á coincidencia ideolóxica un sentido máis estético, que, ó final, era o que querían todos cando entendían que o movemento dos «CCC» era unha fermosa utopía que dun día para outro podía e debía facerse realidade.

Nun ambiente, pois, de euforia e de esperanza, baixo a presidencia do alcalde de Cee, tivo lugar a Asemblea, coa asistencia das forzas vivas corcubionesas e ceenses, coa presenza de notables comarcais de numerosos veciños dos pobos nerios, en tal cantidade que fixeron pequeno o salón da Casa do Concello de Corcubión. Era unha boa maneira de principia-lo movemento de reclamación colectiva dun dereito sempre tan prometido como negado. Para atende-la idea, animar e darlle impulso ó proceso de conseguilo camiño de ferro nerio, constituíuse un comité local, baixo a presidencia de Prácido Castro Rivas, quen recibía esta encomenda tanto pola súa condición de ex-deputado provincial, como pola súa participación na campaña xornalística e polo que significaba o seu esforzo na loita a prol dos intereses da terra neria. Con el, formaban parte do Comité Manuel Miñones Barros, en calidade de vicepresidente; e Afonso Rial, como secretario, acompañados por varios vogais de Cee e Corcubión.

A Asemblea agradecíalles a diversas persoas a súa colaboración e instaba a outras para que axudasen a conseguir dunha vez que o camiño de ferro “CCC” debía ser unha realidade. Mandáronse despachos de agradecemento á prensa da Coruña e Santiago, ó ex-ministro, ó Marqués de Figueroa –pola colaboración prestada– e alentouse ó deputado por Corcubión, Xosé del Moral de Sanjurjo, para que levara a voz da reivindicación ós poderes públicos.

#### POR UNHA ASEMBLEA COMARCAL E A PERSISTENCIA DAS LOCAIS

Que o movemento a prol do tren dos «CCC» debía ter un ámbito de influencia moito máis extenso e que debía ser un movemento comarcal, que ó remate chegara á súa cima cunha grande asemblea na Coruña, quedaba moi claro para os asembleístas de Cee e Corcubión. Nun ton de certa esixencia, a Asemblea, en cumprimento desta idea, cursaba despacho ó presidente da Cámara de Comercio da Coruña, coa petición de que sinalase a data en que debía verificarse a Asemblea xeral de tódolos concellos interesados no proxecto ferroviario, de tanta importancia para o progreso da comarca. Facéndose eco da presión, o día 22 de outubro, Suárez Pumariega remitíalle un telegrama ó ministro de Fomento, no que se facía constar que: “Proyectos ferrocarriles Coruña-Carballo-Corcubión y Carballo-Santiago, cuya extraordinaria importancia para este provincia conoce vucencia perfectamente, hállanse completamente tramitados. Esta Cámara de Comercio, interpretando aspiración vivísima provincia, ruégale encarecidamente que sin demora dicte aprobación definitiva y anuncio subasta, a las que está dispuesta acudir Sociedad autora proyectos para comenzar enseguida construcción. Grandísima será gratitud si debemos a vucencia iniciación periodo ejecutivo en una obra tan arduosamente esperada”.

Os asembleístas coidaban que o telegrama estaba moi ben, pero que iso non debía servir para deixar de lado a convocatoria dunha asemblea de ámbito máis extenso, tanto se non respondía o ministro de Fomento, como se a resposta non fora a axeitada para o destino dos «CCC». A concordancia ideolóxica na loita polos “CCC”, era unha idea forza dabondo como para que ninguén corra a tentación de erixirse en líder ou protagonista dun movemento compartido por tantos pobos de moi diferente natureza, por iso non estimaron necesaria a creación dun órgano central, considerando que abundaba coa convocatoria dunha magna asemblea na Coruña.

En cambio, coidaban que era importante realizar asembleas locais. E así, o 16, ó día seguinte da de Corcubión, tivo lugar a de Vimianzo, baixo a presidencia do alcalde Graño, que nomeou tamén o seu Comité Executivo; o día 17, xuntáronse os de Ponteceso, que tamén crearon a súa Comisión xestora; así mesmo, Carballo organizou outra asemblea, cos mesmos fins. En todas elas se reproducían as conclusións da Asemblea corcubionesa, e se remitían telegramas á Cámara de Comercio da Coruña, para que, dunha vez, abriera o fecho da gran asemblea, que tanto querían e buscaban os nerios e bergantiñáns. Algúns inconvenientes, con todo, deixaran dormente a idea dos «CCC», ata mellores circunstancias. Rafael Gasset, por exemplo, a quen se estaba urxindo desde as asembleas unha solución ó problema das subastas, e que fora nomeado para a carteira de Fomento o día 24 de maio de 1913, polo conde de Romanones, o 27 de outubro remataba a súa encomenda ministerial ó ocupar Eduardo Dato a presidencia do Consello de Ministros. Outras circunstancias, como a inestabilidade existente, a propia guerra europea, non ía deixar moito acougo para que a concordancia neria puidese manterse por moito tempo ó ritmo que os pobos nerios querían darlle á reivindicación “CCC”, sobre todo despois do éxito acadado na Asemblea de Corcubión e nas que logo se sucederon en Vimianzo, Ponteceso ou Carballo (8).

## XOSÉ MIÑÓNS AVALÍA O MOVEMENTO DE 1913

Na mobilización neria de 1913, por razón de idade non participaba en forma activa Xosé Miñóns. No ano 1913, Pepe Miñóns facía un camiño entre Cee e Corcubión, xa que desde o seu fogar corcubionés tiña que andar tódolos días ata a Fundación Fernando Blanco de Lema, co fin de face-los seus estudos de bacharelato. Era estudante daquela, do Colexio Fernando Blanco de Lema de Cee, a onde tiña que trasladarse cada día desde o seu domicilio de Corcubión. Quen estaba activo, iso si, era seu pai, o banqueiro Manuel Miñóns, que fixo consta-lo seus intereses en varias ocasións. En 1920, con todo, Pepe Miñóns, cando loitaba polo éxito da segunda mobilización neria, avaliaba o proceso e facía unha crítica retrospectiva dos atrancos que se presentaron ata facer imposible que o expediente avanzara.

Dicía Miñóns que “en el año 1913, era tema principal en los periódicos de La Coruña, nuestro ferrocarril. Diariamente se escribían artículos y el proyecto avanzaba. Luego, próxima ya la subasta, se dijo que la guerra... ¡Mentira! Lo único cierto es que muchas entidades oficiales y particulares mostraron cierta indiferencia al proyecto, mejor dicho, lo entorpecieron”.

E facíase algunhas preguntas, como as seguintes: “¿Por qué, si así no fuese, durmió el expediente más de un año en el Gobierno civil, sin insertarse el anuncio en el Boletín oficial? ¿Por qué se adicionaba a nuestro ferrocarril el de Carballo a Santiago, que siempre debiera ser línea independiente? ¿Por qué las personas más significativas en La Coruña, discutían inutilmente el lugar donde se emplazaría la estación si éste siempre habría de ser el que conviniese a los intereses del pueblo, y no a los de una empresa particular?” (9).

## V.- QUINTA ETAPA: DA GUERRA EUROPEA, OS SILENCIOS DOS «CCC» E A SEGUNDA ASEMBLEA DE CORCUBIÓN

### A ESPECULACIÓN E O CONVOINERIO

O forzado silencio dos nerios durante a guerra europea, con respecto á sempiterna petición da liña do tren dos «CCC», entre A Coruña e Corcubión, rachou ó pouco da finada conflagración, por mor da activa presenza de novos e entusiastas defensores dun camiño de ferro para as terras nerias, nemanqueñas ou fisterrás. O protagonismo de Prácido Castro Rivas e de Manuel Miñóns Barros, tan importante ata a Asemblea de 1913, ía ceder no futuro o cetro do seu liderado, a Xosé Miñóns, a Pepe Miñóns, e ós compañeiros e colegas da revista “Nerio”, punto de coincidencia de todos eles. Tentaban mirar de esguello e con desconfianza o localismo, e querían darlle un novo sentido ás novas campañas, superando os pulos individuais mediante a asociación e a participación colectiva.

Algunhas actitudes e feitos, que se desprendían da política xeral, axudaban a fornece-lo modelo de reivindicación dos «CCC» desde puntos de vista máis extensos e amplos, o que servirá para darlle, incluso, un carácter comarcal que non chegara a ter na primeira mobilización de 1913. Un deses feitos incitadores foi a crítica que se gañaron, e ben merecida, as compañías ferroviarias máis influentes, desde o punto de vista económico e organizativo, convertendo en materia monetaria os sentimentos dunha longa e gran comarca habitada por desanimados e receosos seres humanos.

Unha figura da vella política podía servir de testemuña, debido a estar familiarizado co asunto por dentro, para sabe-lo que pasaba entre bambolinas, entre as que non se tomaban

en conta as chamadas, as peticións, os pregos e as protestas da xente da rúa. En novembro de 1920, por exemplo, viaxaba a Galicia Xoán de la Cierva e Peñafiel, empeñado por aqueles días nunha loita a morte polo problema das tarifas do transporte por ferrocarril.

O día 15 dese mes, na Coruña, co Teatro Rosalía abarrotado, ata o punto de que moita xente tivo que quedar fóra do local, xustificaba a súa presenza naquela tribuna, porque “importantes representaciones de las fuerzas vivas de esta hermosísima región, me han traído a Galicia, y primeramente a La Coruña, para que continúe aquí el cumplimiento del deber que me he impuesto de difundir por España mis puntos de vista sobre un interesante problema de carácter nacional”. De la Cierva fora ministro da Guerra, no Goberno de Manuel García Prieto, entre o 3 de novembro de 1917 e o 22 de marzo de 1918; de Facenda, entre o 15 de abril e o 20 de xullo de 1919; de novo de Facenda, no Goberno de Antonio Maura; no momento en que viaxa por Galicia non ocupaba cargo ministerial, pero a súa intención era volver a cubrilo en curto prazo, como logo pasou. Eran os mauristas, e dun xeito especial, as súas xuventudes, os encargados de organizar e alenta-la súa presenza en terras galegas.

Para moitos nerios, preocupados polo negro porvir dos «CCC», non era a viaxe de De la Cierva, por si mesma, o que máis expectación levantaba, senón a descrición que facía da situación ferroviaria e das consecuencias que podían derivarse sobre o tren que nunca chegou a terras fisterrás. En efecto, en Galicia, De la Cierva, coa torrenteira de palabras que lle botaba ós seus discursos, falou moito da patoloxía económica e financeira das empresas ferroviarias, pero nada, en cambio, das infraestruturas, que era asunto que tamén preocupaba en Galicia e era motivo de mobilizacións públicas, como as que lle afectaban ó tren dos «CCC». Polo ministro podían aprende-los galegos en xeral, e os coruñeses, santiagueses, vigueses e ourensáns, ante os que en particular falou publicamente, das mañas das compañías españolas e estranxeiras que dominaban o cotarro da organización ferroviaria, sen preocuparse das desventuras da xente común.

Remontándose a un informe duns enxeñeiros españois en 1844, no que se expoñían os grandes problemas ferroviarios, recordaba que os trens españois se construíron en gran parte con capital estranxeiro, de xeito que sempre foron considerados máis como produtos financeiros ca como instrumentos industriais creadores de riqueza, de xeito que sempre deron marxe á especulación.

Deducía que, nun momento de crise como a que se vivía, fora o elemento financeiro o que mandara e oprimira, incluso, ó mesmo Goberno. Citaba o caso das grandes especulacións dalgunhas compañías, que, mediante a emisión de primas, pagando en francos cando o cambio estaba en contra de España, entre outros, eran instrumento que beneficiaba ós financeiros que os ideaban, creando, ó mesmo tempo, unha grave situación para as empresas. A guerra afectou dunha maneira especial ás compañías que tiñan elevadas cotizacións, véndose obrigadas a suspende-las liñas e o material necesario. O remate da contenda tampouco deixou continua-las obras, debido ó aumento das materias primas.

Bartolomé Calderón, activo defensor do tren dos «CCC», desde París, o 3 de decembro de 1920, recordáballe a De la Cierva que “Las deficiencias, los defectos, los vicios, los abusos escandalosos de las Empresas ferroviarias no son una novedad del reinado del Sr. Dato. Son de todo tiempo y han sido más numerosos y voluminosos antaño que hoy. ¡¡El Sr. La Cierva se acuerda ahora de denunciarlos y pedir remedio!!”. Calderón era un dos intelectuais máis coñecidos que se sumou e alentou o esforzo dos nerios para conseguir dunha vez o camiño de ferro tan ansiado. En realidade, estaba de sempre pendente do

ferrocarril da costa, máis ca do secundario dos «CCC». Residía en París desde había moitos anos, pero estaba moi ben informado, e podía escribir sobre cousas galegas non só sen problemas de falta de información, senón tamén coa distancia que lle permitía se-lo máis independente e imparcial posible. O día 13 de novembro, Bartolomé Calderón, que seguía con moita atención desde París os problemas do ferrocarril da costa e dos ferrocarrís galegos, e ó que dedicáremo-la debida atención, como se merece, subliñaba desde París a necesidade de que ese movemento se organizase para impedir que as obras se fixesen por pequenos anacos e por diferentes empresas e para facer presión para que as inercias e os intereses opostos fixesen valer a súa.

En consecuencia, aconsellaba a formación de comités locais en tódalas vilas da costa, con puntos de concentración en Xixón, A Coruña e Vigo, e unha Comisión integrada por esas tres cidades, que debían encargarse de da-las primeiras indicacións do trazado e conseguir do Goberno a aprobación, etc. E xa dun xeito concreto, Bartolomé definía como exemplar o comportamento nerio, e dicía que: “El entusiasta movimiento que ha provocado esta cuestión en Corcubión, Cee, Carballo, etc. que honra a las clases directoras de estas poblaciones, debe repetirse, y con más intensidad si es posible, en Vigo, Padrón, Noya, Muros, La Coruña, Ferrol, Ortigueira, Vivero, Ribadeo, Aviles y Gijón, para no citar más que las poblaciones más importantes, con la seguridad de que haciendo un esfuerzo enérgico y tenaz se obtendría inmediatamente la aprobación y el apoyo del Gobierno” (10).

#### A SEGUNDA ASEMBLEA DE CORCUBIÓN, A RECONSTRUCCIÓN NACIONAL E O PROXECTO DE LA CIERVA

O que si tiña relación moi directa co destino e ventura, ou desventura, do “CCC” era o proxecto de camiños de ferro que De la Cierva, cando volveu a ocupa-la carteira de Fomento. O día 13 de maio de 1921 ofrecía un novo plan das liñas que debían acometerse, entre as que ocupaba un sitio a de Carballo a Santiago de Compostela. Á vista do novo silencio, Xosé Miñóns apurábase a recordalo: “Pero hay además de estas líneas, una de enorme importancia para nuestra provincia, y cuyo inmediato estudio debe pedirse para que entre de lleno en el nuevo plan de ferrocarriles a construir. Y es esta línea la prolongación del ferrocarril Coruña- Carballo-Corcubión, a Muros-Noya- Padrón-La Estrada-Lalín-Chantada-Monforte, enlazando con este último punto con el de La Coruña a Madrid”.

Non tardou en chegar unha nova asemblea, derivada do proxecto de De la Cierva e do negro porvir que esperaba ó tren nerio; o día 31 de xuño 1921, tivo lugar en Corcubión, presidida polo alcalde, Constante Carrera, esa xuntanza destinada a fomentar e esixir, todo dentro do posible, a construción do proxecto do convoi dos nerios. En boa parte, motivou a convocatoria o artigo publicado por Miñóns, no que se refería á necesidade de facer unha nova asemblea, que enlazara coa de 1913. A plana maior de “Nerio”, con Miñóns á cabeza, que na práctica era a organizadora do acto, expresaba o seu entusiasmo e a súa capacidade para facer realidade a absurda utopía. Non estaba presente Prácido Castro, como na primeira de 1913, pero non faltaba a representación da súa empresa, da Compañía Xeral de Carbóns, na persoa do xerente, Xoaquín Seoane; tampouco faltaba, entre os veteranos, Manuel Miñóns, o banqueiro, pois axudaba de modo moi visible canto, ó seu fillo, agora protagonista dos «CCC».

O día 1 de xullo, recibían do ministro, de Xoán de la Cierva, resposta o telegrama que lle remitiran por acordo da Asemblea. De la Cierva ofrecía a súa mellor disposición para axudar en canto fose preciso: “No duden que haré cuanto esté en mi mano para secundar

los deseos expresados en su telegrama, y celebraré mucho hallar medio complacerles. Proyectos presentados Parlamento, dan facilidades para atender esas legítimas aspiraciones pueblos”. Pero o 14 de agosto dese ano de 1921, deixaba a carteira de Fomento, para ocupa-la de Guerra, na que estará ata o 8 de marzo de 1922, baixo a presidencia de Antonio Maura; podía axudar, cando menos, a impulsa-lo tren dos «CCC», sobre todo como estratéxico, pois por razón do seu cargo podía influír, e moito, pero o feudo murciano esgotaba as súas devocións, e os “CCC” quedaban moi lonxe dos seus intereses. Volverá ocupa-la carteira de Fomento, entre o 18 de febreiro ó 14 de abril do ano de 1931, derradeiro goberno da monarquía, pero os comicios e as circunstancias nas que vivía, non daban como para interesarse dun xeito especial polo convoi de Carballo a Corcubión. O contumaz esquecemento do tren nerio era, unha vez máis, deixado da man da lóxica e do mandato legal, para mantelo no berce da utopía, dunha utopía que parecía non deixar marxe á esperanza. Pero, os nerios tampouco se achicaban tan facilmente. E, tiveran ou non tiveran éxito, tampouco se daban por vencidos, pois estaban afeitos á desventura: a loita continuaba.

## VI.- SEXTA FASE: A ASEMBLEA DE MUROS

### A INCORPORACIÓN DE MUROS E NOIA

Os animadores da campaña de mobilización pública a prol do camiño de ferro dos «CCC», non se conformaban co éxito acadado na xuntanza de Corcubión, en 1913, na que ceenses e corcubioneses alzaron a súa voz máis airada que suplicante, a prol do tren dos «CCC». A estratexia dos redactores de “Nerio”, a revista do partido xudicial de Corcubión, consistía agora, en 1921, en impulsar un modelo concéntrico de influencia que, de abaixo arriba, tentaba mobiliza-las vontades de nerios e pobos veciños, todos eles interesados en loitar a prol da utopía, sempre esquiva e distante, pois a pesar da consumación dos trámites, gozosa meta á que poucos podían chegar, sempre había algo que afasta a realidade do ideal e facía imposible que un cento de quilómetros, e cinco máis, se visen privados dunha cousa que non era inaccesible e que podía non ser tomada sequera como unha utopía (11).

Querían, en principio, os nerios empezar por unha asemblea local, na que participaran os ceenses, os corcubioneses e todos aqueles pobos e veciños que do itinerario do camiño de ferro puidesen sumarse. Despois, desde esa célula nutricia, querían eleva-la influencia desde ámbito máis extenso, como era o provincial, para o que tentaban empurrar a Cámara de Comercio da Coruña para que asumira ese liderado máis extenso. E se facía falla, tamén podían ampliálo circo a toda Galicia, tomando como referencia a Estrada.

De entrada, Xosé Miñóns e influentes de “Nerio” non eran nada partidarios de sacar do seu marco o tren dos «CCC». Por exemplo, vencella-lo destino do tren nerio ó de Carballo a Santiago de Compostela, parecíalle unha manobra dilatoria, posto que coa ampliación do camiño, remataba por non facerse nin un nin outro ramal, pois canto máis alto era a quilometraxe que había que construír, aumentaban tamén as dificultades económicas, técnicas e burocráticas. Cunha liña que estaba pendente só da subhasta, para o que abondaba coa sinatura de dúas reais ordes, parecía que non debía expoñerse a ser discutida desde un contexto máis extenso. Con todo, en 1921, os animadores nerios dos «CCC», arriscáronse a formular un modelo de expansión horizontal, que sen compromete-la base neria, formada polo partido xudicial de Corcubión, puidese facerse



máis poderosa incorporando ó movemento os partidos xudiciais de Muros e de Noia. A reticencia da Cámara de Comercio da Coruña á convocatoria dunha asemblea provincial, puido ser un dos motivos polo que os nerios remataron por formar un modelo máis extenso, que se completaba coa de Muros-Noia ata Padrón, para enlazar coa Estrada, onde debía empalmar coa liña Santiago-Ourense-Zamora, para seguir por Medina del Campo ata Madrid.

Para incorpora-los partidos xudiciais de Muros e Noia ó destino do tren dos «CCC», Xosé Miñóns e o correspondente de “Nerio” na capital muradá, fixeron xestións co alcalde, Xoaquín Calderón Iglesias, para a convocatoria dunha asemblea, na que puidesen xuntarse os representantes e forzas vivas dos distintos distritos. A Asemblea debía ter lugar o día 3 de xullo de 1921, pero, debido á imposibilidade de organizala en tan pouco tempo, debido á súa complexidade, quedou para o día 10; ese día, como cravos, chegaron a Muros os representantes de Cee e Corcubión, aproveitando algúns a motora “La Muradana”, de Portals. Menos sorte tiveron os de Noia, pois chegaron tarde, cando a Asemblea estaba moi avanzada, debido a unha avaría nun dos coches que os trasladaba ata Muros.

Abundaron os discursos, moi patrióticos algúns, e, entre retórica e retórica, puido Pepe Miñóns ofrecer unha visión incluso visual do problema, pois ó longo da súa intervención foi debuxando o mapa daquilo que lle interesaba subliñar. Quería Miñóns, ademais, deixar claro que ningunha intención político-partidista os movía o amplia-lo ámbito da reivindicación dos «CCC»: “Nosotros, antes de salir de Corcubión, arrojamos por la borda del vaporcillo que aquí nos condujo, esa careta de hipocresía política, que todos llevamos, y como un solo hombre y por el mismo ideal luchando, hemos llegado, representantes de todos los grupos o fracciones políticas”.

Na primeira das conclusións, os asembleístas estimaron altamente beneficiosa para os intereses dos pobos representados, unha vía férrea que partindo de Corcubión e pasando por Muros, Noia e Padrón, se unira na Estrada á de Carballo-Santiago de Compostela-Ourense. Esa liña debía ser de vía ancha no plan dos ferrocarrís do Estado; tamén interesaban que o camiño de ferro dos «CCC», xa concedida como de vía estreita, fose de vía ancha. Parece como que se sentían demasiado seguros de que o “CCC” era inconvencible e que se podía pasar a pedir sobre os detalles.

Solicitaban, ademais, a colaboración dos representantes en Cortes e da provincia, das persoas de valía e da prensa, para que lles prestasen o máis eficaz apoio ós anteriores acordos. Na terceira conclusión, solicitaban dos poderes públicos e representantes en Cortes e na provincia, persoas amigas de recoñecida valía, sexa cal for a súa filiación política e da prensa, o máis eficaz apoio ós acordos adoptados.

Algún Xoán Xacobe Rousseau debía andar solto pola Asemblea de Muros, ou polo menos, algún sementador da súa semente, para que a idea do pacto social, interadministrativo neste caso, estivera moi presente nas conclusións adoptadas. Era Xenaro Blanco, quen nunha segunda intervención, pregaba ós asistentes para que se xuntaran todos, “pero no de palabra, sino bajo pacto firmado, debiendo ser esta una de las conclusiones de la Asamblea”, frases coas que se gañou unha grande ovación. O concepto pactista quedou recollido na quinta e moi longa conclusión que dicía así: “Y dejar pactada solemnemente la más estrecha y eficaz unión entre los Ayuntamientos de los tres partidos aquí representados, para que cada uno por sí, y todos a una voz, , procuren y gestionen la realización de los acuerdos precedentes y se presten todo el auxilio y ayuda posibles, para llevar a cabo cualquiera otra mejora, que a tales Ayuntamientos convenga, dando así

comienzo a la unión, que es urgente establecer, de los pueblos y regiones gallegas, para el fomento y mejor defensa de sus intereses”.

Os assembleístas non se esquecían do illamento ocasionado pola falta dunha ponte que unira Muros coas terras nerias. Bugeiro, Fernández Vara e Pepe Miñóns pediron no nome da comarca corcubionesa que entre as conclusións figurase a relativa ó prego de que se construíra inmediatamente a ponte sobre o río “Jallas”, na estrada de Cee a Muros. Iglesias Calderón manifestou que “Los muradanos nos adherimos a esa pretensión, que constituye una de nuestras aspiraciones actuales”. Pola súa banda, Blanco dixo que aínda que esa mellora non lle afectaba directamente ó distrito noiés, prestaba no nome daquel pobo o seu apoio máis entusiasta para conseguila, comezando a ser un feito o solemne pacto entre os partidos xudiciais de Corcubión, Noia e Muros. En consecuencia, os assembleístas redactaron unha conclusión, a cuarta, do xeito seguinte: “Pedir a los señores diputados a Cortes por los tres partidos judiciales, que presten todo su apoyo hasta conseguir que sea construido sobre el río «Jallas», el puente de la carretera de Corcubión a Muros, mejora urgentísima que, al unir dos partidos, reparará perjuicios graves que su falta ocasiona a la comarca, fomentando sus intereses”.

Non se esquecían os nerios da idea do camiño de ferro ideado pola Real Sociedade de Amigos do País de Santiago en 1888, para unir A Coruña con Corcubión; tampouco podían esquecer que despois de ser materia gacetable —gacetada, máis ben— estaba presto para a súa subhasta desde había unha porrada de tempo. Sabían que debían estar moi atentos, que non debían descoidarse, pois, inocentes, tiñan por seguro que estaban a punto de creba-la utopía e que, cando menos se pensara, podían mira-lo rizo de fume da locomotora polas terras nerias ou nemanqueñas. Co paso do tempo, perderan algúns o sentido de como debía se-lo camiño de ferro, pois xa había opinións sobre a necesidade de que fora de vía ancha; e o que máis e o que menos, podía defendela idea do tren eléctrico, pois enerxía eléctrica contaba con moitos e moi autorizados defensores (12).

## **VII.- SÉTIMA FASE: ENTRE O ARDOR E A SÚPLICA, A DITADURA DE PRIMO DE RIVERA**

### **A ASEMBLEA DE CORCUBIÓN DE 1925**

As circunstancias ideolóxicas e políticas cambiaran moito, e calquera intento de mobilización debía axustarse ás esixencias restritivas da ditadura de Miguel Primo de Rivera, o que, en realidade, máis que movementos autónomos de masas, debían acomodarse ós ditados dos ben situados co réxime. Alexandre Lastres, tan activo nas xuntanzas anteriores de 1913 e de 1921, deixaba sentir de novo a súa voz, o día 11 de febreiro de 1925, para revivi-la loita a prol do camiño de ferro dos «CCC»: “Hoy resucita la actuación y el interés a favor de la magna obra, —dicía— cuyas ventajas por trascendentales e inconcusas no habré de enunciar nuevamente aquí”. Recordaba que “El proyecto es algo más que proyecto: es ley”. Afinaba algo máis o seu pensamento, e cun sentido crítico e, á vez, entusiasta, precisaba que “Al quietismo estéril sucede ahora otro periodo de actividad. ¡Bien venido sea, que el movimiento es y será siempre vida!”.

Para dar pulos a tanta actividade, os organizadores, entre os que, por suposto, era cabeza Pepe Miñóns, acordaron xuntarse en Corcubión, co fin de organizar unha nova asemblea xeral, que enlazase coas de 1913 e de 1921. Presidiu a Asemblea o Marqués da

Atalaia, Xesús Quiroga de Losada, na súa calidade de delegado gubernativo de Ordes e Corcubión; nomeouse un Comité, coa finalidade de encargarse da preparación da asemblea, no que figuraban, como presidente honorario, o delegado gubernativo; como presidente efectivo, o alcalde de Corcubión, Basilio R. Caramés; como vicepresidente primeiro foi nomeado o alcalde de Cee, Segundo Trillo; e de segundo vicepresidente segundo, Emilio Durán. Como vogais figuraban Samuel García, Alexandre Lastres, Xosé A. de Pazos, Xoán Bugeiro, avogados de Cee e Corcubión; Xosé Antonio Brandón San Martín, notario; e Antonio Vázquez, banqueiro. Como secretario foi nomeado quen era alma da xuntanza, Xosé Miñóns Bernárdez, quen, como se ve, distribuíu os postos de forma cordial entre os de Cee e Corcubión. Desde o mesmo momento en que foi nomeado, o domingo día 6, o Comité despregou unha intensa actividade ó longo da semana; fixo viaxes arriba, que era tanto como dicir á Coruña e a Santiago de Compostela; visitou distintos xornais, foi recibido por algúns organismos públicos e corporacións, e mantivo constantes contactos con alcaldes e notables da comarca, para que a Asemblea convocada tivera o seu éxito asegurado. O seu entusiasmo e dedicación contará do debido éxito, pois, en efecto, o 15 de febreiro de 1925, volvía a pillar pulos a cadea mobilizadora a prol dos «CCC».

Naturalmente, no ano de 1925, os ventos eran pouco favorables para que os nerios puidesen expresar abertamente os seus pensamentos a prol da súa desesperante utopía ferroviaria; as mobilizacións desde abaixo, nas que os concellos e os veciños da comarca nemanqueña se moveran con liberdade, eran agora, cando ten lugar a magna Asemblea de Corcubión, o 15 de febreiro de 1925, xuntanzas controladas polos poderes públicos e por unha celosa administración; as protestas airadas e espontáneas, pero sen ruptura da unanimidade de fins, da “absoluta unanimidade”, foron substituídas por peticións respectuosas e pregarías de súbditos, só destinadas a move-la benevolencia das autoridades e dos notables que pululaban arredor delas.

Coas prudencias, cautelas e contencións que as circunstancias mandaban, a magna Asemblea tivo lugar no máis grande dos locais da Compañía Xeral de Carbóns, da que era alma Prácido Castro. Malia tódolos inconvenientes, Alexandre Lastres, co seu estilo hiperbólico, aínda dicía que falaba sen hipérbole, como é propio de hiperbólicos, avaliaba a xuntanza asegurando que “constituyó, sin hipérbole, un acto verdaderamente grandioso, por el número de concurrentes, lo nutrido de las representaciones de todos los pueblo, el enorme entusiasmo de los asambleístas y la unanimidad del anhelo expresado por cuantos tuvieron representación en la Asamblea”. Como proba tanxible do entusiasmo reinante, completaba as súas palabras, do xeito seguinte: “A pesar de la gran capacidad de la nave, hallábase plena de gentío. La invadían los pueblos de Corcubión y Cée en masa y nutridísimas representaciones de Carballo, Muros, Finisterre, Carnota, Camariñas, Zas, Vimianzo, Dumbría, Puenteceso, Mugía, y Laracha, con los respectivos alcalde a la cabeza”.

Presidía a Asemblea, o marqués da Atalaia, acompañado polo delegado gubernativo de Carballo; o xuíz de primeira instancia de Corcubión, Fernando Ferreiro Rodríguez, co tempo cunado de Pepe Miñóns; e os membros do Comité Provisorio, nomeado na Asemblea local de Corcubión, e a quen lles estaba encomendada a organización da xuntanza. Xosé Miñóns, como secretario do Comité, deu lectura ás adhesións enviadas por Otero Bárcena —deputado provincial por Santiago de Compostela—, pola Cámara de Comercio santiaguesa, e polos alcaldes de Noia, Padrón, Laxe e Arteixo. Mandaron telegramas, así mesmo, algúns sindicatos agrícolas, como o de Soandres, e xornais como “El Sol”, de Madrid; e “El Noroeste”, “La Voz de Galicia” e “El Orzán”, da Coruña. Desde Madrid, un

dos grandes animadores do ferrocarril dos «CCC», Prácido Castro, uníase, unha vez máis, coa súa mensaxe de ánimo, para axudar a dar un paso adiante na loita, se ben sempre coa desconfianza posta na orella.

No debate da Asemblea, en Corcubión, non houbo grandes sobresaltos nin contratemplos, pero iso non privou a algúns dos asistentes para dar algún toque dialéctico a prol de determinados pobos. Na reunión do Comité Executivo nomeado para impulsa-lo tren, tivo lugar en Carballo, o día 19 de abril dese ano, pouco tempo despois da Asemblea, quedaba selada practicamente a utopía neria só como unha utopía; na xuntanza do Comité de Carballo chegábase, tamén, a algunhas conclusións, que viñan a completa-las da Asemblea de Corcubión, á vista das novas circunstancias que daban outro xiro á situación dos «CCC». Escoitémo-las voces que se oíron na Asemblea de 1925, e as conclusións que alí se aprobaron, así como as do Comité Executivo, que, na xuntanza de Carballo, tamén aprobou as súas. Por conclusións que non fora, pois sempre é un consolo.

A Asemblea de 1925, a prol do tren dos «CCC», do tren dos nerios, era unha das últimas, ou derradeiras, se cabe, para defende-lo camiño de ferro que debía unir A Coruña e Corcubión por Carballo. O secretario xeral, Xosé Miñóns, abriu a xuntanza ilustrando ós concorrentes cunha exposición detallada dos avances e das dificultades con que se atopaban na empresa que os reunía a prol dos «CCC»; non fixo unha exposición tan polo miúdo como a que tivera na Asemblea de Muros, onde usou planos e ilustrou as súas palabras con gráficos que debuxou no encerado. Nesta ocasión, como sinala Lastres, limitouse a facer unha descrición en liñas xerais do que querían e debían facer a prol do camiño de ferro nas circunstancias en que vivían.

Despois da exposición de Miñóns, Alexandre Lastres remachou unha vez máis que o que acaía era procura-lo tren estratéxico, abandonando dunha vez o secundario, pois, mentres que este podía ser reclamado por moitos outros pobos de parello estado económico, a indiscutible transcendencia estratéxica do Promontorio Nerio facía indiscutible a necesidade do tren, “para a la defensa de estas rías y de Finisterre, escenario de posibles guerras navales y codiciado emplazamiento para cualquier beligerante”. De novo revivíase a tese de Prácido Castro, que con tanto empeño defendera en 1913 e en 1916, antes e durante a guerra europea; e, de novo volvía á memoria, a idea do ministro de Fomento, Augusto González Besada, cando xa en 1908 tivera a luminosa idea de pasa-los “CCC” á clasificación dos camiños de ferro estratéxico. Que a idea do tren secundario seguía moi viva quedou patente na Asemblea cando Xosé Antonio Sanmartín Domínguez, notario de Vimianzo, moi activo por aqueles días, insistía no valor comercial e industrial dos «CCC», “como medio de expansión para las industrias agrícola, ganadera, pesquera y forestal del país”.

O concelleiro da Coruña, Cal, pronunciouse pola urxencia da construción da estrada de Corcubión a Muros, mostrando a súa indignación pola reviravolta que tivo que facer para chegar ata alí desde a vila muradá en coche, xa que tivo que facer un rodeo de máis de cen quilómetros por falta dunha estrada que o levara directamente; tanto para defende-la estrada de Corcubión a Muros como o camiño de ferro dos «CCC», aconsellou os asistentes de que “no debían pedir, sino exigir, expresando su confianza de que el Directorio sabrá atender la demanda”. Os alcaldes de Carballo e Muros, este, ademais, coas representacións de Outes e de varias asociacións agrarias, amosaron a súa incondicional colaboración e ánimo para conseguir que o tren dos «CCC» fora axiña unha realidade.

Todo camiñaba con naturalidade, sen discursos fóra de punto, pois non estaban os tempos para polémicas nin para excesos verbais. Todo cambiou, porén, cando Francisco

Esmorís Recamán e Castro Ferrer defenderon a necesidade da prolongación do convoi dos «CCC» a Fisterra e a Muros, que debían figurar nas conclusións que se aprobasen. O día 7 de marzo, Xosé Miñóns publicaba un artigo titulado “Nuestra justísima campaña. El ferrocarril Coruña-Corcubión”, no que recollía algúns aspectos daquelas intervencións polémicas, e compartía con dous oradores a necesidade dunha articulación máis completa.

### OS 3 “CCC” EN VERSIÓN DE XOSÉ GARCÍA ACUÑA

Moi entusiasta e enxeñoso, entre os que fixeron uso da palabra, estaba o ilustre betanceiro, Xosé García Acuña, representando a “El Noroeste”, xornal desde o que, con Antón Valcarce, alentara a conquista do “Tren de la Riqueza”. Facíase eco das frases chocantes con que se traducía o acróstico dos «CCC», pois, como é de táboa, sempre estas cousas espertaron interpretacións chistosas ou críticas, cando non as dúas cousas á vez. O escritor deixaba de lado a parte aceda, cunha interpretación máis favorable e optimista, no que os ces do acróstico acadaban unha nova versión máis positiva e animadora. Ante o extenso auditorio, García Acuña resumía o contido de cada un dos ces, dándolle o seguinte sentido:

“Constancia para pedir; Cordura para orientar; y Campaña y Corazón para no flaquear en ella”. De levarse a cabo a pretensión dos que defenderon as distintas prolongacións, ese trío de “ces” axiña podía quedar anticuado, para formar un acróstico inacabable, pois se tivese que incorpora-las iniciais de Noia, Padrón e A Estrada, os tres ces xa non valían, que obrigarían a García Acuña a completa-la súa frase. Pero, con enxeño ou sen el, con moitas ou poucas letras do alfabeto que se incorporasen, o malo era que a utopía dos «CCC» seguía viva como desde 1888, cando a Real Sociedade de Amigos do País de Santiago lanzara unha idea que deu moitos ánimos, pero poucas realidades, polo menos, de momento.

Os obxectivos dos nerios, expresados nas distintas asembleas, e dun xeito moi concreto na do 15 de febreiro de 1925, a prol da conquista do tren dos «CCC», resumíanse en cinco conclusións. En principio, non querían dar marcha atrás no que entendían que era unha firme posición, xa que desde 1908 formaban parte do grupo dos ferrocarrís estratéxicos e con expediente en trance de execución. Por iso na primeira das conclusións poñían o acento nesta circunstancia, cando querían “Recabar de los Poderes públicos la rápida ejecución del ferrocarril Coruña-Carballo-Corcubión”, de xeito que non aceptaban ningunha outra proposta que non fora a da execución do aprobado.

Como xa se aceptara na Asemblea de Muros de 1921, e tal como recordaron Esmorís Recamán e Ferrer no debate da Asemblea, querían “Interesar así mesmo el estudio de la prolongación de dicha línea a Finisterre y a Muros, Noya y Padrón”, formulada como unha prolongación, co fin de que non retrasase o paso dado no trazado do tren entre Coruña e Corcubión. Nestas dúas conclusións, pois, resumía a Asemblea o aspecto substantivo das pretensións nerias a prol do tren dos «CCC». Na mesma Asemblea, con todo, aprobáronse outras conclusións de tipo organizativo. En contra dunha actitude espontánea, querían os asistentes á Asemblea de 1925, “constituír una Asamblea permanente, integrada por los alcaldes de los Ayuntamientos interesados y dirigida por el Comité ejecutivo”. Foi nomeado presidente o xeneral Ambrosio Feijoo, pasando o Marqués da Atalaia a ocupar a vicepresidencia primeira. A segunda vicepresidencia reservouse para Prácido Castro. Como vocais foron nomeados os alcaldes da Coruña, Carballo, Muros e Corcubión, ós que acompañaba Alexandre Lastres Carrera, a voz do tren dos «CCC». En calidade de

secretario era nomeado Xosé Miñóns, que xa o era do Comité organizador e grande animador dos «CCC». A cuarta das conclusións estivo destinada a nomeamento de membros honorarios, que recaeron, en calidade de presidentes honorarios no xeneral Mario Muslera e Planes —vogal do Directorio Militar—, en Xosé Calvo Sotelo —daquela director xeral de Administración Local— e en Rafael Barón —daquela gobernador civil da provincia da Coruña—.

#### O XENERAL AMBROSIO FEIJÓO ANUNCIA A CLASIFICACIÓN DO TREN “CCC”, COMO DE INTERESE PROVINCIAL, DA NOVA NOMENCLATURA

Días despois de que tivese lugar a Asemblea de Corcubión, o 15 de febreiro de 1925, o xeneral Ambrosio Feijóo, en calidade de presidente efectivo, remitía unha longa carta ó marqués da Atalaia, presidente honorario, na que lle daba a noticia de que o Consello Superior Ferroviario, no seu anteproxecto, con data do día 7 de marzo, clasificaba como necesario e de interese provincial o tren da Coruña a Corcubión. O xeneral anunciaba que ía estar atento para que cando pasara o expediente ó Estado Maior Central, poder face-las xestións necesarias co fin de que fora clasificado como de interese militar. O plan sería despois sometido a información pública, e coidaba o xeneral que ese era o momento para reclama-la inclusión dos tramos de Corcubión a Fisterra, e a Muros, Padrón e á Estrada, conforme se acordara na Asemblea corcubionesa.

O 13 de marzo, a Gaceta de Madrid abría un prazo de dous meses de información pública, co fin de que puidese examinarse a proposta do anteproxecto de plan xeral de ferrocarrís redactado pola Sección de Planos e Proxectos do devandito Consello; invitábase ó público, e dun xeito moi especial ós organismos oficiais, para que fixesen observacións, para pasar logo todo isto a informe do Estado Maior Central do Exército e do Consello de Obras Públicas. Á vista das novas dificultades, o Comité executivo realizou unha xuntanza, baixo a presidencia do gobernador civil, o día 19 de abril, pero o desánimo non había quen o levantase. O 23 de maio, Pepe Miñóns, nun artigo titulado “El ferrocarril Coruña-La Estrada por Corcubión. Para el Consejo Superior Ferroviario”, en *La Voz de Galicia*, facíase eco do trámite de información ó público do anteproxecto. O informe publicouse en *El Compostelano*, o 6 de marzo, e o 20 e 23 de maio; no día 23 de maio de 1925 fai cita expresa de Corcubión, e continuaba os días 25, 26 e 27.

As conclusións da Asemblea de Corcubión podía dicirse que eran xa historia, e que as do Comité executivo, por moitas esperanzas que tivera Miñóns e os demais compoñentes, tampouco permitían demasiado optimismo. O Comité executivo, en Carballo, á vista do trámite de información aberto polo Consello Superior Ferroviario, insistiría na súa teima do aspecto estratéxico da liña, e sen perda da tramitación aprobada, acordaba, baixo a letra A), “Acudir a la información pública abierta en los gobiernos civiles, manifestando la necesidad de la construcción del ferrocarril indicado, comprendido en el Anteproyecto del Consejo Superior Ferroviario, reclamando su inclusión en el grupo de los NACIONALES, teniendo en cuenta para ello la enorme importancia estratégica de la línea”. Nas conclusións B) e C), ofrecían ós concellos dos partidos xudiciais de Carballo e Corcubión a cesión de terras, a subvención dos estudos do proxecto, se fora necesario facelos de novo.

O Comité executivo, así mesmo, insistía na idea da prolongación na conclusión D), na que “Pedir la inclusión en el proyecto, que en breve formará el Consejo Superior Ferroviario, de la prolongación de este ferrocarril a Muros, Noya, Padrón y La Estrada, en cuyo último punto enlazaría con la línea general de acortamiento Santiago-Orense-Zamora-Madrid y

con el ferrocarril Central Gallego”. No mesmo sentido, na conclusión E), o Comité executivo, con respecto a Fisterra, acordaba: “Reclamar, también, la construcción de un pequeño ramal que desde Corcubión llegue a Finisterre, puerto avanzado de las costas europeas, y de grandes posibilidades para la industria pesquera y para la navegación trasatlántica”. O que máis e o que menos sabía, no fondo, que a cousa non tiña remedio. Quedaron os nerios a un chisquiño de racha-la utopía, pero as súas gadoupas volvían coa súa inesquecible presenza (13)

## VIII.- A ASEMBLEA DA ESTRADA E O FERROCARRIL CENTRAL GALEGO

### O SILENCIO DO TREN DOS «CCC»

O domingo 8 de marzo de 1925, tivo lugar a Asemblea a prol do ferrocarril Central Galego, na vila da Estrada. Foi un acto de gran resonancia pública, con caravanas de coches que acompañaban ás autoridades que viñan de distintos puntos. Da provincia da Coruña, asistiron o delegado gubernativo de Ordes e Corcubión, o marqués da Atalaia; o deputado provincial Durán Graíño; o notario de Vimianzo, Xosé San Martín; o alcalde de Ponteceso, Cesáreo Valdés; e Celestino Sotelo, representando a casa de Nicandro Fariña. Entre os oradores falou o notario de Vimianzo, pero non fixo referencia ó tren dos «CCC». Nas conclusións, solicitábanlles ós concorrentes a urxente realización do tren Central Galego, así como os ramais de Vilagarcía de Arousa e de Mondoñedo, pero nada se falou do tren da Coruña a Corcubión.

## NOTAS

(1) Para Prácido Castro non había dúbida de que o tren dos «CCC» debía axustarse ó modelo dos camiños de ferro estratéxicos e non dos secundarios, que outros propoñían. Non se trataba dunha cuestión que suscitara debate entre os entusiastas nerios, porque era máis unha elección entre as dúas que podía deixar abertas a lexislación vixente. O modelo reducíase a unha forma de decisión sobre o sector ó que debían acollerse, entre os dous que as normas legais amparaban. Segundo se escollera un ou outro, as posibilidades de conseguilo camiño de ferro eran distintas, tanto no sentido da argumentación e das probas que debían achegarse ó expediente, como polas posibilidades dunha decisión favorable en moito menor tempo. De seguirse o camiño dos secundarios, era preciso achegar razóns e probas de que a riqueza, a concorrencia en mercados, requirían a existencia dun medio de transporte coma o tren, o que supoñía un traballo laborioso e complicado; en cambio, a procura do camiño de ferro desde o punto de vista dos estratéxicos, abondaba con contar coa boa vontade das autoridades militares, ás que lles correspondía formula-la proposta.

Empezaba Prácido Castro por non estar conforme coa denominación de “Tren de la riqueza”, baixo a que os redactores de “El Noroeste”, con Antonio Valcarce á fronte, pois con esa estratexia semántica, outros moitos pobos podían buscar razóns de igualdade ou de agravio comparativo para intenta-lo mesmo. Animaba ós promotores da campaña ó mesmo tempo que os aconsellaba: “Apunten ustedes alto. Dejen de un lado “El tren de la riqueza” –hablar de riqueza en nuestro país sólo despierta ambiciones y crea dificultades en la lucha por apropiársela. La riqueza del interés general aun no puede ser comprendida en nuestro país”. Tiña Prácido ben aprendida a lección, pois temía que polo lado mercantil se desatasen as paixóns, e as envexas, como sabía por propia experiencia, pois cando conseguiu a autorización para os depósitos de carbón estranxeiro para o porto de Corcubión, caeron peticións como moscas para face-lo mesmo.

O 20 de outubro de 1913, expoñía de modo máis preciso o perigo que entrañaba a solicitude del ferrocarril secundario, baseado en razóns económicas, fronte ó estratéxico, xa que estaba seguro de que ninguén podería discuti-los aspectos militares que debían terse en conta para asenta-las bases de submarinos e navais no porto de Corcubión, acudindo, outra vez, como algo constante no seu pensamento, no seu posibilismo ecolóxico, co que se quería describi-lo poder da natureza para facilita-los procesos tecnolóxicos. Nun concurso de mellor dereito entre tódalas comarcas de España que tamén necesitaban o ferrocarril, ningunha “cederían a la provincia de a Coruña el primer puesto en el terreno de la riqueza natural agrícola e industrial para solicitar su inmediata construcción”. En cambio, a futura guerra naval xustificaba, segundo Prácido, a creación dun porto militar, dunha base naval e dunha base de submarinos. Este complexo militar esixía, que era o que lle preocupaba de modo máis inmediato, a construción do ferrocarril estratéxico, como unha das grandes aspiracións do porto nerio.

(2) Para a lexislación ferroviaria aplicable ó “CCC”, Diccionario e Apéndices do Alcubilla e da Enciclopedia Xurídica Seix, completándose coa Gaceta de Madrid cando se trata do texto literal dos preámbulos das respectivas normas.

(3) Para o tren de Carril, Baldomero Cores Trasmonte: “Antonio Puente e Franco e o tren compostelán” e a “A xeopolítica marítima de Santiago, o capital cubano e o tren de Carril”, en “O Correo Galego”, dos días 17 e 24 de novembro de 1996, entre outros artigos. Do mesmo, “Vida, pensamento e grande obra de Domingos Fontán”, de próxima publicación. Baldomero Cores Trasmonte: “A integración de Galicia e a comunicación ferroviaria, a arbitrariedade ferroviaria e a C incompleta”, en “Os senadores da Universidade de Santiago”. “Cuadernos de Estudios Gallegos”. Anexo XXVI, Santiago, pp.342-345.

(4) Real Sociedade de Amigos do País de Santiago: “Informe sobre la red de ferrocarriles secundarios más convenientes a la región gallega”. “Revista de la Sociedad Económica de Amigos del País de Santiago”, Santiago, 30 de xuño de 1889, números 85 a 90.

(5) Informe da RSAPS, remitido ó ministro de Fomento polo director da Corporación, Ramiro Rueda, do 13 de febreiro de 1893.

(6) A recensión das incidencias e actuación dos nerios no expediente e as incidencias nas asembleas e xuntanzas poden mirarse con detalle na prensa do tempo, e dun xeito especial, en “El Noroeste”, e “La Voz de Galicia”. Vide, para a visita de Mr. Chatain a Santiago de Compostela, no libro de actas das Xuntas Xerais da Cámara de Comercio, de Santiago, na sesión do día 15 de outubro de 1912, consta que a corporación se daba por informada da visita que fixeron a Santiago os enxeñeiros da primeira división de ferrocarrís señores Gutiérrez e Conesa e o da Sociedade franco-española, Mr. Chatin (Sic), que viñeran a face-la confrontación do ferrocarril secundario de Santiago a Ourense, e das “dificultades que surgieran en la Dirección General de Obras Públicas para la aprobación de los estudios de la línea Santiago a Carballo-Coruña-Corcubión”. Describe tales dificultades e sinala que «se debían haber rebajado el Sr. Inspector de ingenieros los tipos de subasta presupuestados y la Cámara acordó autorizar a la presidencia para lograr sea modificado aquel criterio a fin de que pueda anunciarse, con éxito, la subasta de dicha línea, tan ventajosa para Santiago”.

(7) Alexandre Lastres nacera en Corcubión, no seo da familia dos Carrera, de familia opulenta, ben coñecidos pola fundación que en Corcubión leva o seu nome. Admitido ó grao de bacharelato no Instituto de Santiago de Compostela, no curso 1896-97, conseguiu o grao o 19 de xuño de 1898, para matricularse nese curso de 1897 a 1899, dando por rematada a carreira no curso de 1902 a 1903. Montou bufete en Cee e dedicouse ó exercicio da avogacía con grande éxito na zona, compatibilizando o seu traballo de consulta ceense coa postulación en Corcubión, e nos xulgados municipais da terra neria. Queixábanse, máis ben polo baixo, os seus amigos ceenses do visible corcubionismo que destilaba, e que se lle notaba a simple vista, nun momento no que a escisión ideolóxica interlocal era de relativa tensión entre os dous pobos. Como orador forense era o resumo de tódalas figuras retóricas, mesmo das que en principio parecen antagónicas, pero ás que sabía darlle eficacia, ó mesmo tempo que as manexaba con soltura; non era un orador de fino sentido estético, pero era eficaz na postulación e na exposición dos seus argumentos.

A todo iso unía a curiosidade e interese polo pasado das terras nerias, nalgunhas voces do Espasa, relativas a Corcubión, foron inspiradas por el. Na súa condición de correspondente de “La Voz de Galicia”, fixo algunhas campañas memorables, como esta de 1913, que deu orixe a un movemento de certo impacto público, ou a do preito da capitalidade, con motivo da elaboración do Estatuto de Autonomía de Galicia, que tanta resonancia tivo no ano en 1932.



O nome de Alexandre Lastres acadou sona literaria cando don Victoriano García Martí lle encargou a pescuda para descubri-la personalidade do xuíz de Corcubión, ante o que o que compareceu Mr. George Borrow, “don Jorgito”, o vendedor de Biblias, cando os liberais fisterráns o levaron ante el, en Corcubión. A estas alturas, falaremos con máis vagar de todo isto, xa que grazas ó seu espontáneo ofrecemento, puidemos ler a “La Biblia en España”, libro que era moi difícil de encontrar, en parte, segundo pensamos daquela, porque estaba traducida e presentada por Manuel Azaña, de quen algún que outro fogueteiro do lugar escarneceu, cos seus monecos de lume, diante mesmo da casa de Lastres. Cada verán pillabamos o libro no seu despacho, e sempre coa recomendación de que o léramos sen comentalo coa xente, así o fixemos; e daquelas lecturas foi saíndo un artigo para “Alborada”, de Buenos Aires, da que eramos algo así como correspondente, por graza de Xervasio Paz Lestón. Se chegou alá, e se foi publicado, non podemos aseguralo, porque os correos non só eran tardos, senón tamén moi pouco marítimos. Coidamos que si, que saíu publicado, e polo menos así parece deducirse do que dicíamos en “El Correo Gallego”, do día 2 de xaneiro de 1955, nun longo artigo, de toda unha plana, titulado “Peregrinos del Finisterre”. Na referencia que facíamos a Mr. Borrow dicíamo-lo seguinte: “De todo ello, con mucha más extensión, hablé no hace mucho en “Alborada”, y a ella me remito”. O artigo, por certo, foi utilizado por Fernando Alonso Romero, en “Historia de Cee”, o que proba unha vez máis que enerxía pode durmir algún tempo, pero pode recupera-los seus pulos cando menos se pensa. Aproveitando esta oportunidade, sen perda de que o asunto principal é a mobilización dos «CCC», recordemos por un momento o paso de don “Jorgito” —que de Jorgito non tiña nada— por terras nerias. Pode ser, ademais, unha boa oportunidade para agradecerlle a don Alexandre Lastres o seu xeneroso comodato, no que para el se xuntaban non só o préstamo en si mesmo, senón tamén a precaución con que debía ser lido, porque a lectura de don Manuel Azaña non era moi grata entre máis de un. O de menos era se era ou non un dos mellores coñecedores de Borrow e, por suposto, o primeiro que puxo “La Biblia en España” ó servizo dos lectores de fala hispana.

(8) Un animador das asembleas como Bartolomé Calderón, e o sentido práctico co que Xosé Miñóns era capaz de fomentalas sen que se lles escaparan das mans e puideran ser forzas centrífugas capaces de racha-la unidade que as asembleas comarcais debían cumprir con máis pulos, completábanse moi ben e servían a un mesmo fin polisindóico.

(9) Para a vida e obra de Miñóns, e incidencias no asunto dos ferrocarrís, ver Luís Lamela García: *Pepe Miñones: Un crimen en la leyenda (1900-1936)*. Edicións do Castro, Sada, 1991.

(10) Trataremos de Bartolomé Calderón noutra ocasión. Agora abonda con recordar que antes de trasladarse a París, desde A Coruña, a súa cidade natal, viviu en Madrid algún tempo, e desa estadia dá conta na revista “Rexurdimento”, de Betanzos, nun artigo titulado “Madri xusgado por un gallego culto que vive e traballa en París”, no número publicado en 1923 pax. 55 (edición facsímile, publicada por Eira Vella en 1993, ó coidado de Xesús Torres Regueiro).

(11) A Asemblea de Muros, está moi detallada na revista “Nerio”, de Corcubión, 1920 e 1921. Máis cambios semánticos ca os dados por “El Celta”, en 1901, e por “El Eco de Mugía”, en 1903 e 1904, deu a revista “Nerio”, entre 1920 e 1921, á hora de especifica-los obxectivos e a vocación territorial dun xeito expreso nas súas respectivas cabeceiras. En 1920, concretaba o seu espazo xeográfico baixo a intención de “Órgano defensor de los intereses de la comarca”. Se “El Celta” e “El Eco de Mugía” se amparaban na fórmula do partido xudicial ou do distrito —que era o distrito electoral, no que o territorio era o propio da demarcación xurisdiccional— a nova revista corcubionesa prefería deixar en certa dose de ambigüidade calquera precisión sobre o ámbito espacial ó que tentaba dirixirse. Deste xeito era posible conseguir unha máis extensa difusión do xornal, ó mesmo tempo que podían servir de plataforma para orientar e fomenta-la cooperación de comarcas limítrofes, interesadas, en xeral, na conquista do grande intento de facerse co tren dos «CCC».

Para precisar algo máis estas intencións nada ocultas, “Nerio”, coidaba imprescindible unha estreita relación con Muros, Noia e Carballo, para loitar con máis pulos na defensa dos intereses comúns, entre os que o do ferrocarril, as estradas, a ponte do Ézaro, entre outros, eran ítems de moi especial atención. Mellor que na cabeceira do xornal, parece quedar clara a intención dos dirixentes de “Nerio”, nun pequeno anuncio breve que fan para promove-la revista, que dicía así: “Nerio es la revista que se encarga de la defensa de los intereses públicos de las comarcas corcubionesa y muradana y demás pueblos circundantes. No lo olvidéis. Suscribíos, pues, a ella”.

A trepia comunicativa e pioneira mantíñase con unánime criterio dentro da acción defensiva como forma de acción operativa, se ben a idea da defensa cambiara moito desde que en 1917 xurdiron as

Xuntas de Defensa, primeiro no exército, e logo nos funcionarios de Facenda, con intentos frustrados para constituírense como tales polos catedráticos de Universidade, con protesta dos profesores auxiliares. Pode confirmarse esta idea o feito de que a revista pasou a defini-lo seu marco espacial como “Órgano de Defensa”, ó mesmo tempo que na cabeceira incluía por igual a Corcubión e a Muros, coma se dunha confederación comunicativa se tratase. Como se aprecia polo anuncio, a máis de Muros, a defensa estendíase ós “demás pueblos circundantes”, o que permitía a cobertura de pobos tan vencellados comarcalmente ás terras nerias, como eran Muros e Noia, se ben o adxectivo non sexa o máis preciso para saber dun xeito claro ata onde pretendían chegar no seu ámbito xornalístico e político. Mantiña “Nerio”, sen perda desa actividade reivindicativa a mesma vocación literaria que dominara as páxinas de “El Celta” e de “El Eco de Mugá”, pero as súas campañas a prol do tren dos «CCC» e dunha planificación do sistema viario en xeral, daranlle un ton comarcal non só informativo, senón, e dun xeito predominante, de formulación e presentación dun programa de acción pública.

(12) Este traballo está dedicado á relación entre o atraso e o progreso da liña dos «CCC», e non a outros aspectos tecnolóxicos, coma o da vía ancha ou a electrificación ferroviaria. Por si mesma, as relacións entre o avance e o retraso constan directa ou implicitamente, a través das ideas e das decisións que foron saíndo ó público ó longo de tan dilatado tempo. Dous elementos técnicos, coma o do ancho de vía, que era asunto tantas veces discutido desde o decreto de 1844, en relación co ferrocarril en xeral, e o da electrificación máis serodio, acompañarán e sairán a relucir nos debates do tren dos «CCC». A eles referiuse Bartolomé Calderón en varias ocasións, como, por exemplo, nos artigos titulados “El ferrocarril de la Costa Gallega”, do 7 de agosto de 1913, ou o do 13 de novembro de 1913, titulado Sobre el ferrocarril de la Costa; “El ferrocarril eléctrico de la Costa”, do día 3 de marzo de 1914 ( todos eles publicados en “La Voz de Galicia”).

(13) En “Alborada”, de Buenos Aires, Pepe Miñóns dará a coñecer ós emigrados, en febreiro de 1926, baixo o título de “De interés nacional. El ferrocarril Coruña-La Estrada, por Corcubión”. Esas ampliacións do “CCC”, primeiro a Santiago de Compostela desde Carballo, e logo á Estrada, non era moi do gusto de moitos nerios, sobre todo de Miñóns e Prácido Castro, pois entendían que eran técnicas dilatorias, para non levar a cabo a liña xa aprobada, como era a dos «CCC».