

SISTEMA DE COMUNICACIONES DE CATALUÑA.

ARTICULO II (1).

Algo extraño parecerá á nuestros lectores el retraso con que aparece el segundo artículo sobre las vias de comunicacion de Cataluña; pero fácilmente conocerán la dificultad en que nos hemos hallado de confeccionarlo anteriormente, pues habiendo pasado al pais para continuar en la direccion de las obras, y estas experimentado un desarrollo extraordinario en el año actual, no nos ha sido posible distraer un solo momento nuestra atencion de los trabajos hasta el dia, en que por haber establecido ya su régimen, nos dejan algunos instantes para cumplir con el compromiso que tenemos contraido.

Para poder dar á nuestros lectores una idea exacta del plan de comunicaciones proyectado para Cataluña, y de la marcha seguida al ponerlo en ejecucion, nos ha parecido indispensable presentar el cuadro siguiente, en el que se espresan las lineas que el capitán general del Principado, de acuerdo con los comisionados de las cuatro provincias catalanas sometió á la aprobacion de S. M., quien determinó su ejecucion por el real decreto de 29 de setiembre de 1848.

CLASIFICACION por el órden de preferencia respectiva y longitud aproximada de los caminos comprendidos en el plan general, aprobado por real decreto de esta fecha para las provincias de Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona.

Provincias.	Caminos de primer órden.	Su longitud.	Caminos de segundo órden.	Su longitud.	Caminos de tercer órden.	Su longitud.
		leguas.		leguas.		leguas.
Barcelona...	De Barcelona á Ripoll, lo que falta desde Vich. . . . .	6,4	De Barcelona á Cardona por Sabadell, Tarragona y Manresa; falta desde Sabadell. . . . .	12,0	De Sabadell por Berga á Bagá. . . . .	20,0
					De Calaf por Cardona y Berga á Ripoll. . . . .	19,2
Lérida.....	Desde Lérida hasta el confín de la provincia en direccion á Tarragona. . . . .	7,6	De Lérida por Balaguer y Tremp al valle de Aran. . . . . De Tremp al límite de la provincia en direccion á Benabarre.	39,2	De Vich á Olot. . . . .	7,2
					De Vich por Prats de Llusanés á Berga. . . . .	9,2
					De Llinás á Mataró. . . . .	3,2
					De San Celoni á Areins. . . . .	4,4
					De Hostalrich por San Celoni, Llinás, Cardedeu, Granollers, Sabadell y Tarrasa á Molins de Rey. . . . .	15,0
					De Balaguer por Orgañá y Seo de Urgel á Puigcerdá. . . . .	23,6
					De Fraga por Aytona y Granadella á Sierra la Llana. . . . .	7,6
					De Tremp por Artesa, Agramunt, Tárrega, Guimerá y Tallá al confín de la provincia. . . . .	8,0
					De Calaf por San Ramon, Cervera, Santa Coloma de Queralt y Serral á Monblanch. . . . .	16,0
					De Agramunt por Guisona, Biosca y Torá al confín de la provincia. . . . .	7,6
Tarragona..	De Tarragona al confín de la provincia en direccion á Lérida. . . . .	10,8	De Tarragona por Reus, Falset, Mora, Gandesa y Batea al confín de la provincia en direccion á Alcañiz.	16,4	De Oliana por Solsona al confín de la provincia. . . . .	6,4
					De Reus por Alforja, Cornudella, Granadella al confín de la provincia en direccion de Fraga. . . . .	8,4
					De Valls por Vilarrodona á Capellades. . . . .	12,4
					De Reus por Monblanch al confín de la provincia en direccion de Tárrega. . . . .	10,0
					De Gandesa por Tortosa y Uldecona, hácia Vinaroz. . . . .	15,2
					De Mas de las Moreras por el Priorato á Vinebre. . . . .	6,4
					Del Coll de la Fraxeta por Dosaigües y Mombrió á Cambrils. . . . .	4,5
					Desde Vilarrodona á Vendrell. . . . .	3,2
					De Reus á Mombrió. . . . .	1,2
					De Besalú por Figueras á Rasas. . . . .	7,6
Gerona.....	De Palamós, Santa Cristina y Casá de la Selva á Gerona.	6,4	De Gerona por Besalú, Olot, Ripoll y Rivas á Puigcerdá. . . . .	20,0	De Gerona por Mediá, Berges y Torroella á la Escala. . . . .	7,6
					De Gerona por Mieras, Santa Pau y Olot á Camprodon. . . . .	11,2
					De Gerona por La Bisbal á Palamós. . . . .	6,8
					De Gerona al confín de la provincia, hácia Vich. . . . .	8,9
					De Amer por Santa Coloma y Hostalrich á Blanes. . . . .	10,0
					Desde el llano de Santa Cristina á San Feliu de Guixols. . . . .	1,4
					De Palamós por Palafurgell y Torroella á Figueras. . . . .	9,2
					Desde la Granota á Santa Coloma. . . . .	2,4
		31,2		87,6		302,5

(1) Véase el tomo I, pág. 53.

Fieles observadores del régimen de imparcialidad que proclamamos como nuestro guía en la cuestión que nos ocupa, no podemos menos de hacer notar que el cuadro citado adolece de algunos defectos de consideración.

Por poco que se conozca el territorio que abraza el Principado, la naturaleza de los pueblos que le componen, su población, industria, agricultura; en una palabra, todos los elementos que pueden ejercer una influencia directa en la determinación de una red bien entendida de vías de comunicación, no se puede ocultar que hay muchas líneas en el plan que son de orden superior al que con justicia les pertenece; otras que no merecían clasificarse como provinciales, y cuya ejecución debería abandonarse al interés particular de los pueblos considerándolos como vecinales, con tanta mayor razón, cuanto que hacia poco tiempo que el gobierno había facilitado los medios de que los pueblos se ocupasen de la mejora de sus vías especiales.

La explicación de estas faltas es muy sencilla si se atiende á que cada uno de los comisionados, unas veces aguijoneado por las personas de mayores intereses en la provincia que representaba, pretendía que se presentasen en el cuadro ciertas líneas, y que se clasificasen de un modo inmerecido, y cuando no, por falta de conocimientos suficientes para acordar la preferencia á la línea correspondiente, dábala á otra para la que no militaban razones de tanto interés. No se puede desconocer la influencia perjudicial que semejantes errores podían ejercer en el porvenir, que el país tiene derecho á esperar de los sacrificios que tan honrosamente se ha impuesto, y por lo tanto la conveniencia de su enmienda en lo posible.

Felizmente este mal se disminuyó en parte cuando se decretó que se emprendiese por cuenta de la Excm. Junta de carreteras la ejecución de las dos grandes transversales de Tarragona á Palamós y de Lérida á Rosas, con los complementarios en la provincia de Tarragona, por no tener esta última participación en la segunda línea transversal; pues en semejante disposición se consignó que entrando en la composición de estas líneas muchas de las que se hallaban consideradas en el cuadro de clasificación de segundo y tercer orden, y cuya ejecución se hubiese diferido, se anticipase esta, lo cual es mas conforme á las exigencias de las localidades. Sin embargo, esta ventaja no podía ser tan completa como debía prometerse el principado en el primer momento, por el texto de la real orden de 15 de octubre de 1849, luego que se ob-

servase la imposibilidad de emprender tan considerable número de obras con los nueve millones de los arbitrios; tenía por consiguiente que limitarse la junta á dar principio á la primera transversal y al pago de indemnizaciones de todas las carreteras, tanto de esta como de los confiados al cargo de los gobernadores y diputaciones provinciales de las cuatro provincias, como se dispuso por real orden de 15 de abril de 1850.

El inconveniente de que venimos hablando se hizo palpable al momento, y para vencerlo, sin dejar de atemperarse á lo resuelto en la última real orden citada, se propuso por los gobernadores y diputaciones de las provincias de Lérida y Gerona, á quienes mas interesaba, que se aplicase á la ejecución de algunos trozos de la segunda transversal, parte de la consignación de los cuatro mil duros mensuales que se hallaba destinada á las líneas exclusivas de su cargo, con la condición de que la escelentísima junta reintegrase su importe cuando llegara la época en que esta corporación se encontrase en posibilidad de acometer los trabajos de la referida línea. Esta proposición fue aceptada por la junta y se llevó á cabo, lo cual explica el por qué se han comenzado trozos aislados de la segunda transversal, en las mencionadas provincias; por supuesto que este medio no era del todo suficiente para desvanecer los errores del primitivo plan, por la escasez de la consignación para acudir á tantas obras, pero á lo menos ha servido para colocar la ejecución de algunas líneas en el orden de preferencia que desde el principio debió asignárseles.

Otra modificación del primitivo plan ha sido también motivada por la clasificación de las dos grandes líneas transversales. Consiste en que como había líneas, parte de las cuales pertenece á dichas transversales, el resto de aquellas se ha reunido á otras, y se han formado algunas nuevas de importancia. Un ejemplo de esto, muy palpable, se presenta en la provincia de Gerona. Según el cuadro primitivo existía calificada de primer orden, una vía que partiendo de Palamós pasase por Santa Cristina y Casá de la Selva á Gerona; otra de tercero desde Gerona por La Bisbal á Palamós, y otra también de tercero de Santa Cristina á San Feliu de Guixols. Como la primera transversal comprende desde Gerona por La Bisbal á Palamós, para no dejar sin comunicación los pueblos que según el plan debían tenerla, se ha formado una nueva línea que partiendo de Gerona y pasando por Casá de la Selva y Santa Cristina, vaya á terminar á San Feliu de Guixols. Esta combinación satisface bastante bien al pensamiento del primitivo plan.

Queda con ella solamente desechada la parte de línea comprendida entre Palamós y Santa Cristina, que es como si dijéramos el ramal de union de las dos carreteras mencionadas en que quedaron convalidadas las tres primeras. Todavía no está resuelto si debe ó no llevarse á efecto; pero desde luego se comprende que su ejecucion debería quedar á cargo de los pueblos; esto es, convertirse en vecinal.

De lo que llevamos espuesto se desprende que, considerada solo bajo el punto de vista de la correccion de los errores de la primera clasificacion, ha sido muy conveniente la disposicion del establecimiento de las trasversales. Bajo el de la rapidez en la ejecucion y mejor distribucion de los fondos, no es de menos importancia dicha modificacion en el plan.

La manera de llevar á cabo un pensamiento tan colosal como es la ultimacion de la red de caminos que se propone tener el Principado, no puede ser otro que la de fijar desde luego, despues de bien meditado, un órden de preferencia, un sistema marcado de ejecucion, y no retroceder ante las exigencias que motiva la especialidad de las circunstancias. Este sistema es el que ha llevado la Escelesi- sima Junta de carreteras, hasta que la escepcionalisima posicion en que se ha visto colocada en los momentos criticos de la última revolucion de julio, unida al terrible azote de la epidemia, que tan vivamente se han hecho sentir en Cataluña, le han obligado á desviarse temporalmente de su propósito, pero al que no dejará de volver luego que cesen los efectos de causas tan poderosas.

No ha sucedido lo mismo en las carreteras con- diadas al cuidado de los gobernadores y diputaciones. Cumpite á nuestro deber hacer patente que en general no se ha seguido el órden marcado en el plan ni el que por diferentes reales órdenes posteriores, que tambien servian para enmendar los errores que pudiera aquel tener de mayor monta, se ha asignado para la ejecucion.

Esto ha dependido de las influencias parciales que han vencido á la administracion provincial, presentando razones de buenas apariencias. Seme- antes concesiones, unidas al mal sistema que en un principio se sentó por base de ejecucion, cual fue el de limitarse á hacer las esplanaciones y obras de fabrica mas precisas, con la idea de poder entregar mayor longitud de líneas á la circulacion, han dado por resultado que al fin de seis años que lleva de desarrollo el plan de comunicaciones, hay menos leguas de camino en buen estado de viabilidad de las que se hubiesen obtenido emprendien-

do los trabajos por completo, aunque reducidos á menor estension. Sin embargo, es preciso consignar que en los tres últimos años se han corregido estraordinariamente las faltas que se venian cometi- endo desde el origen, gracias á los esfuerzos del señor ingeniero jefe de este distrito, que ha incul- cado á la Escelesi- sima Junta de carreteras los buenos principios, emanados tambien de la direccion general de obras públicas á los señores componen- tes de esta corporacion, que no han escusado me- dio alguno de ponerlos en práctica, y á los ingenie- ros que por su parte han secundado estas miras en sus provincias respectivas. Es de creer, por lo tanto, que en lo sucesivo se siga por esta buena sen- da, y que se llegue á conseguir el objeto ansiado de todos.

(Se continuará.)

JOSÉ M. FAQUINETO.

### CAMINOS DE HIERRO.

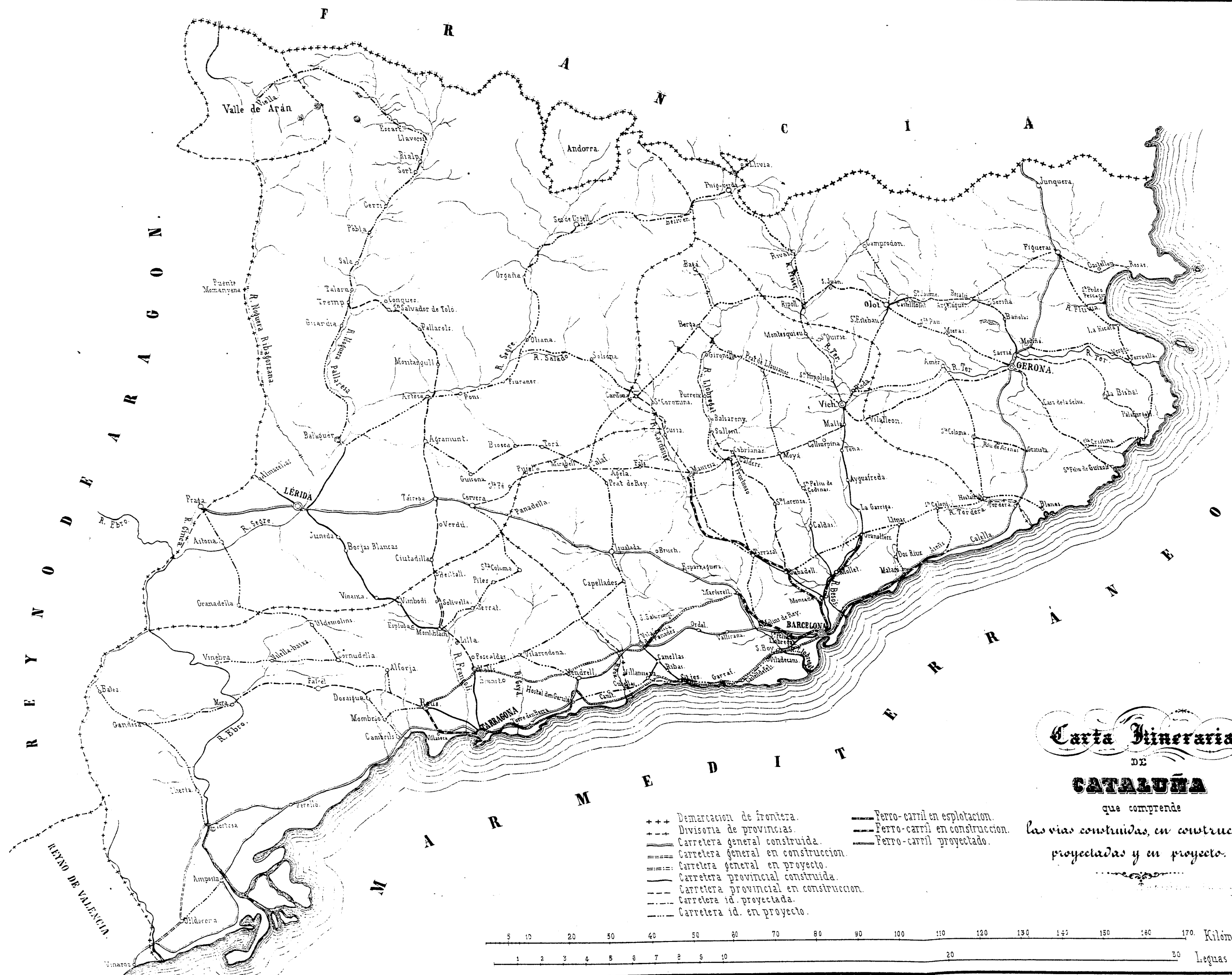
*Consideraciones acerca del párrafo 5.º del articulo 16 del proyecto de ley general sobre ferro- carriles (1).*

ARTÍCULO SEGUNDO Y ÚLTIMO.

(Conclusion.)

Una cosa, la mas absurda en nuestro juicio, se observa en el arancel, y es que si el hierro se introduce en planchas, barras, clavos, muelles, tornillos etc., satisface unos derechos enormes comparados con su valor; pero si estas mismas planchas, barras etc., vienen unidas entre sí formando una máquina, entonces el rigor del fisco se templá y se contenta con un derecho moderado. Es como si para la industria algodonera por ejemplo, se exigiera el derecho de importacion de 15 reales por quintal, que ahora paga, á la primera materia, y solo el de 5 reales por igual peso de la misma, si se presentase convertido en telas.

Pero aun la industria de fabricacion de máquinas se halla en peor caso que este, pues segun se vé por el arancel, los hierros y carbones que necesita para su objeto pagan á su importacion *por su peso*, y las máquinas lo verifican *segun su valor*; lo que como vamos á ver no es indiferente, y sí muy perjudicial á dicha industria. No vamos á discutir, ni tenemos luces suficientes para ello, si es ó no conveniente que el adeudo de derechos se haga por regla general *ad valorem*, aunque le reconocemos algunas ventajas; mas respecto á las máquinas lo tenemos por ruinoso, tanto para el Tesoro como para la industria del país, por la razon siguiente. Cuando se importa una máquina, el que la introduce puede proveerse de una factura que no espresa sino la mitad ó menos de su valor, con lo que consigne rebajar en la misma proporcion los ya exigidos derechos de arancel, defraudando en otro tanto al Tesoro, y poniendo á los fabricantes nacionales en peores condiciones aun de lo que ya estaban para poder competir. Y nose nos arguya con-



**Carta Itineraria**  
DE  
**CATALUÑA**

que comprende  
las vías construidas, en construcción,  
proyectadas y en proyecto.

- +++ Demarcacion de frontera.
- Divisoria de provincias.
- Carretera general construida.
- ==== Carretera general en construcción.
- - - - Carretera general en proyecto.
- Carretera provincial construida.
- - - - Carretera provincial en construcción.
- Carretera id. proyectada.
- - - - Carretera id. en proyecto.
- Ferro-carril en explotación.
- Ferro-carril en construcción.
- Ferro-carril proyectado.

