

naron en diciembre de 1855. Cumplimos con un deber de justicia en manifestar que á la mejor ejecucion del proyecto ha contribuido notablemente la inteligencia y esmerado celo del Auxiliar D. Modesto Saez, encargado inmediato de la inspeccion de esta obra. (1)

Búrgos 30 de abril de 1856.

CAYETANO GONZALEZ DE LA VEGA.

CARRETERAS PROVINCIALES

DE CATALUÑA.

Al concluir nuestro primer artículo en el número anterior de la REVISTA sobre las carreteras provinciales de Cataluña, nos faltó espacio para esplanar algun tanto, como vamos á verificarlo, la razon en que nos fundamos para creer que aun siendo fácil que las provincias puedan levantar los fondos á que les autoriza la ley de 25 de julio, se habrá de pasar seguramente mas de un año antes que las de Cataluña tengan por este medio recursos con que sustituir á los arbitrios que actualmente se hallan destinados á la ejecucion del plan de carreteras provinciales. Para garantizar los intereses y la amortizacion de los fondos que las Diputaciones provinciales tomen á préstamo en virtud de la referida ley, es necesario que arbitren recursos permanentes y aceptables; pero no pueden tener un presupuesto regular y estable tal como es necesario para que sus productos fijos ofrezcan garantías satisfactorias á la especulacion, hasta que el Estado haya llenado en el de la nacion de una manera permanente y definitiva el vacio que dejó la supresion de la contribucion indirecta. Efectivamente, antes de la ley de presupuestos para 1856 y primer semestre de 1857 las Diputaciones podian recargar la contribucion territorial y la industrial y de comercio con 8 por 100 para atender á los gastos provinciales, y con 20 por 100 los ayuntamientos para cubrir las cargas municipales: por la espresada ley de presupuestos estos recargos se han

suprimido para aumentar en una sexta parte las contribuciones directas que percibe el Estado, quedando prohibido el hacer sobre ellas nuevas imposiciones en favor de los presupuestos provinciales ó municipales; y autorizando en cambio para cubrir estos presupuestos, 1.º la creacion de arbitrios sobre especies determinadas, 2.º el arrendamiento de la venta esclusiva al por menor de ciertas especies en pueblos de menos de 500 vecinos que no esten situados en carreteras, 3.º los repartimientos vecinales, y 4.º el sobrante de rentas del caudal de propios. Pero como estas disposiciones son de carácter transitorio, porque transitorio es el medio de llenar el déficit del presupuesto del Estado, hasta que este se cubra por completo con recursos permanentes, las Diputaciones provinciales, asi como los ayuntamientos no podrán saber qué reglas se les prescriben para formar sus presupuestos; pues que asi como han variado este año los ramos de la riqueza pública sobre los cuales se pueden imponer los gastos de interés local, podrán variar de nuevo al hacerse la ley de presupuestos para el año económico de 1857 á 1858, si en ella llega, como es probable, á completarse de una manera estable nuestro sistema rentístico.

Solo entonces podrán las diputaciones tener recursos con buenas condiciones de seguridad, que ofrezcan garantías al crédito al que han de apelar á fin de levantar con buenas condiciones los fondos con los cuales puedan llevarse á efecto las obras de pública utilidad; evitándose de este modo que por lo inseguro y eventual de los fondos con que habria de atenderse al premio y á la amortizacion del capital adelantado en la época actual, en que se ha de completar el sistema económico del país, lejos de ser útil y fecunda la operacion se convirtiese en estéril y ruinosa. Véase pues con cuanta razon decíamos en nuestro primer artículo que habrá de trascurrir indudablemente mucho tiempo antes que las diputaciones de Cataluña se hallen en estado de poder sustituir los arbitrios para carreteras con los fondos que les proporcione una meditada y oportuna operacion de crédito, y por consi-

(1) Este Auxiliar, con ocasion del exámen á que quedó sujeto en virtud del arreglo del personal subalterno, presentó en la Escuela de caminos un modelo de madera de uno de los tramos de este puente en escala de $\frac{1}{20}$ ejecutado por él mismo, y que creemos exista en el museo de dicha Escuela.

guiente cuan perjudicial seria ahora la modificacion radical ó supresion de los referidos arbitrios.

En lugar de tomarse en este asunto una resolucion impremeditada y de consecuencias perjudiciales deben las cuatro provincias de Cataluña, y la junta de carreteras su delegada, hacer un estudio imparcial y detenido de la reforma ó variacion que exijan los actuales arbitrios; y como segun acabamos de espresar no se conoce cual será el sistema económico á que deberán atenerse las corporaciones locales para cubrir los gastos que tienen á su cargo, dicho estudio debe hacerse en el supuesto de recargar las contribuciones del Estado, en el de establecer arbitrios especiales, nuevas contribuciones, ó en el de combinar mutuamente estos recursos: de este modo sea cual fuere el sistema que la futura ley de presupuestos proporcione á las corporaciones populares para atender á sus gastos, podrán las referidas diputaciones del antiguo Principado, despues de un maduro exámen y con todas las garantias del acierto proponer en tiempo oportuno y sin dilaciones perjudiciales la adopcion del medio mas conveniente para reunir recursos permanentes con los cuales puedan ejecutarse directamente las obras; ó contratarse empréstitos á fin de llevarlas á efecto en un plazo mas breve.

Vamos á ocuparnos ahora del plan de carreteras provinciales de Cataluña en su parte facultativa: su defecto capital consiste en ser demasiado estenso, en comprender un número excesivo de líneas, que por su longitud total de 2541 kilómetros, y por las dificultades y obras extraordinarias que ofrecen á causa de lo montuoso y quebrado que es en general el terreno del antiguo principado, hacen subir el coste total del sistema á 551 millones. segun las bases adoptadas al estudiarse el plan, y segun los resultados obtenidos en las primeras líneas construidas. Ahora bien, en nuestro pais, en el cual la administracion se está organizando á través de repetidas crisis, no es fácil que cuatro provincias por grandes que sean sus recursos puedan encargarse con seguridad de buen éxito de llevar á cabo den-

tro de un plazo racional una empresa de tal cuantia; ni la especulacion que por falta de capitales, ó de hábitos no acostumbra dedicarse á negocios de este género en tan gran escala, sin ser auxiliada eficazmente por la administracion, no era natural que se presentase con condiciones admisibles para construir las numerosas vias de comunicacion del plan que nos ocupa. Asi ha venido á demostrarlo la experiencia; pues á pesar del mejor celo y de un vivo deseo de dar á la agricultura, á la industria y al comercio los medios de facilitar y multiplicar sus transacciones, solo se ha realizado despues de mas de siete años una parte del sistema de comunicaciones, faltando aun principiar gran número de líneas, y concluir las obras de parte de las emprendidas.

Por otro lado, viendo los pueblos incluídos en el proyecto carreteras para todas las comarcas de Cataluña, han creído en la inmediata ejecucion de todas las líneas; y como no era fácil que se convencieran, ni tenían datos para ello, de que los fondos y los demas recursos disponibles no bastaban para acelerar las obras al compas de sus deseos, se levantaron exigencias en todas las localidades para que se principiáran las carreteras que á cada una interesan, creyendo que para disfrutar en breve plazo de estos medios, que facilitan el comercio y fomentan la riqueza pública, bastaba que se decidiese la administracion á emprender las obras. Este deseo natural pero injustificado de los pueblos ha sido en varias ocasiones secundado por razones de orden público que han obligado á las autoridades á establecer trabajos en mayor número de puntos del que permitian generalmente su ordenada organizacion, y el personal facultativo disponible para su direccion; llegando á veces á emprenderse nuevas carreteras cuando aun estaba lejana la época de ver terminadas las que se hallaban en construccion. A este error ha contribuido tambien en los primeros años de la realizacion de esta empresa la idea de que podian suprintirse en grande escala los afirmados, y las obras de fábrica de alguna importancia; por lo que creyó la administracion que los arbitrios producian recursos para dar

á las obras un desarrollo extraordinario que en realidad no permitian su naturaleza y su coste. Y por último, las cuestiones políticas que para desgracia del país han ejercido en todos los ramos de la administración una influencia siempre indebida y muchas veces nociva, han sostenido y hecho triunfar en bastantes ocasiones las reclamaciones infundadas, ó inoportunas de los pueblos. El resultado ha sido que solo hay ocho carreteras concluidas en las cuatro provincias, mientras se hallan quince líneas en curso de construcción; de las cuales cinco en la provincia de Barcelona, cinco en la de Gerona, cuatro en la de Lérida, y uno en la de Tarragona.

Los inconvenientes del sistema adoptado han llamado hace tiempo la atención de la Junta de carreteras y de las diputaciones, cuyas corporaciones han hecho laudables esfuerzos para variarlo y reducir sus operaciones á la conclusión inmediata de las líneas principiadas, sin emprender otras nuevas hasta su completa terminación. Sin embargo, creemos que esta determinación no basta, y que es necesario tomar una medida mas radical, para que reducido el plan de comunicaciones á menor extensión, esté mas en armonía con los recursos del país, no obligue su ejecución á dilatados compromisos, durante los cuales cambien las circunstancias económicas ó administrativas de las provincias, y se presenten las eventualidades que ofrece toda empresa de larga duración, y que pueden complicar ó impedir su realización: esta simplificación y reducción del plan para facilitar y asegurar su ejecución puede hacerse sin faltar al objeto capital que se propusieron las cuatro provincias al organizar el sistema actual.

Hay comprendidas en dicho plan de carreteras provinciales algunas líneas de interés puramente local, y que no reúnen tampoco la condición de poner en comunicación con las carreteras principales ningún centro extraordinario de producción ó de consumo general: estas líneas deben considerarse como caminos vecinales de primer orden, cuya ejecución viene por la ley á cargo de los pueblos, mas ó menos auxiliados por los fondos provinciales

según su importancia y circunstancias. Hay otras carreteras ó secciones importantes de líneas generales que están proyectadas en la misma dirección, ó con el propio objeto que algunos de los caminos de hierro en construcción, ó de inmediata ó muy probable ejecución en el antiguo principado: estas carreteras deben suprimirse en el sistema de comunicaciones provinciales, ó por lo menos diferir su construcción, si se reconoce conveniente, para la época en que realizada la parte principal de dicho sistema, y satisfechas las necesidades mas generales é importantes del comercio, las provincias estén mas desahogadas y con mayores recursos para atender á la ejecución de las obras que deben completar la red de comunicaciones de Cataluña. Por último, hay otras carreteras que si bien son de un interés bastante general, ocupan un lugar secundario en el orden de preferencia para la sucesiva construcción de las líneas; y son de tal extensión y coste extraordinario las que tienen el primer lugar, que ha de trascurrir mucho tiempo antes de verlas concluidas, y las provincias con recursos disponibles para emprender las de segundo orden: por consiguiente la continuación de algunas de estas en los cuadros respectivos de las provincias, que son la base de sus operaciones no tiene objeto útil, y solo sirve para dar mayor extensión á la empresa actual, dificultando su realización por su magnitud excesiva, y provocando las exigencias de los pueblos para que se principien carreteras en número mayor de lo que permiten los fondos y demas recursos disponibles: siendo el resultado de este sistema el que las obras se ejecuten con lentitud, y no disfrute el país todas las ventajas del establecimiento de las nuevas vías de comunicación.

M.

(Se continuará.)

NECROLOGIA.

En el inmediato pueblo de Fuencarral falleció el 21 del mes pasado el antiguo ins-