

PLAN DE CARRETERAS.

Continuacion.

H

RELACION de las provincias por el orden de mayor á menor segun el número de kilómetros de carreteras que les corresponden por legua cuadrada

NÚMERO de orden.	PROVINCIAS.	KILOMETROS de carreteras por provincia.	KILÓMETROS de carreteras por legua cuadrada.	NUMERO de orden del estado C.
1	Pontevedra.	709	4,88	45
2	Barcelona.	1.007	4,05	51
3	Segovia.	886	5,90	57
4	Logroño.	627	5,87	45
5	Coruña.	954	5,71	28
6	Madrid.	853	5,41	50
7	Alicante.	582	5,52	42
8	Gerona.	621	5,26	40
9	Baleares.	495	5,19	44
10	Santander.	561	5,18	41
11	Valladolid.	777	5,05	29
12	Cádiz.	715	5,04	54
13	Oviedo.	1.016	2,97	25
14	Tarragona.	598	2,91	58
15	Málaga.	685	2,89	55
16	Orense.	652	2,84	56
17	Lugo.	857	2,71	25
18	Castellón.	547	2,68	59
19	Zaragoza.	1.510	2,57	5
20	Valencia.	840	2,50	20
21	Canarias.	558	2,28	55
22	Lérida.	904	2,26	18
23	Palencia.	589	2,25	27
24	Murcia.	855	2,25	19
25	Leon.	1.096	2,12	6
26	Granada.	847	2,05	16
27	Zamora.	702	2,05	21
28	Guadalajara.	814	2,00	17
29	Salamanca.	828	2,00	15
30	Burgos.	951	1,97	9
31	Huesca.	967	1,96	8
32	Toledo.	886	1,89	10
33	Almería.	517	1,87	26
34	Teruel.	860	1,87	11
35	Jaén.	782	1,80	14
36	Sevilla.	762	1,72	12
37	Huelva.	564	1,65	22
38	Soria.	525	1,65	24
39	Ávila.	400	1,60	52
40	Cuenca.	885	1,57	4
41	Córdoba.	655	1,50	15
42	Badajoz.	1.026	1,41	1
43	Albacete.	695	1,58	7
44	Cáceres.	770	1,15	2
45	Ciudad Real.	695	1,05	5

J

TÉRMINO MEDIO de los kilómetros de carreteras que corresponden en cada provincia por cada 1.000 almas y por cada 100.000 rs. de contribucion.

Número de orden.	PROVINCIAS.	TERMINO MEDIO DE LOS kilómetros de carreteras que corresponden por cada 1.000 almas y cada 100.000 reales de contribucion.	NUMERO DE ORDEN QUE corresponde a las provin- cias segun su importancia, por los dos conceptos indi- cados, con arreglo al estado D.
1	Segovia.	7,67	45
2	Guadalajara.. . . .	6,07	58
3	Teruel.	5,89	55
4	Cuenca.	5,85	54
5	Soria.	5,67	45
6	Leon.	5,54	20
7	Albacete.. . . .	5,44	59
8	Huesca.	5,25	25
9	Canarias.. . . .	5,01	41
10	Huelva.	4,97	42
11	Lérida.	4,89	27
12	Lugo.	4,80	21
13	Logroño.. . . .	4,75	57
14	Burgos.	4,65	19
15	Zaragoza.. . . .	4,51	9
16	Oviedo.	4,49	10
17	Salamanca.	4,48	24
18	Badajoz.	4,59	12
19	Zamora.	4,58	52
20	Santander.	4,55	40
21	Cáceres.	4,14	26
22	Palencia.. . . .	4,12	56
23	Ciudad Real.	5,95	29
24	Valladolid.	5,85	22
25	Castellon.	5,70	55
26	Avila.	5,68	44
27	Orense.	5,68	25
28	Murcia.	5,52	14
29	Toledo.	5,52	16
30	Gerona.	5,42	28
31	Pontevedra.. . . .	5,54	15
32	Jaen.	5,25	17
33	Almería.	5,25	51
34	Coruña.	5,06	5
35	Baleares.. . . .	2,87	50
36	Tarragona.	2,75	18
37	Granada.. . . .	2,74	7
38	Córdoba.. . . .	2,55	11
39	Alicante.. . . .	2,52	15
40	Málaga.	2,06	6
41	Cádiz.. . . .	1,90	8
42	Sevilla.. . . .	1,76	4
43	Valencia.. . . .	1,72	2
44	Barcelona.	1,58	1
45	Madrid.	1,59	5

K

TÉRMINO MEDIO de los kilómetros de carreteras que corresponden en cada provincia por cada 1 000 almas, 100.000 rs. de contribucion y legua cuadrada.

Número de orden.	PROVINCIAS.	TÉRMINO MEDIO DE LOS kilómetros de carreteras que corresponden a cada 1 000 almas, 100.000 rs. de contri- bucion y legua cuadrada.	NUMERO DE ORDEN QUE corresponde a las provincias segun su importancia. por los tres conceptos indi- cados, con arreglo al es- tado
			E.
1	Segovia.	6,41	45
2	Guadalajara.. . . .	4,72	29
3	Teruel.	4,55	25
4	Logroño.. . . .	4,44	44
5	Cuenca.	4,45	19
6	Leon.. . . .	4,40	8
7	Soria.. . . .	4,52	58
8	Huesca.	4,15	14
9	Lugo.. . . .	4,10	26
10	Canarias.. . . .	4,10	42
11	Albacete.. . . .	4,09	24
12	Lérida.	4,01	25
13	Oviedo.	5,98	46
14	Santander.	5,96	45
15	Huelva.	5,86	56
16	Pontevedra.. . . .	5,85	54
17	Zaragoza.. . . .	5,80	2
18	Burgos.	5,76	10
19	Salamanca.	5,65	20
20	Zamora.	5,59	28
21	Valladolid.	5,57	27
22	Palencia.. . . .	5,49	35
23	Badajoz.	5,40	1
24	Orense.	5,40	55
25	Gerona.	5,57	57
26	Castellon.	5,56	59
27	Coruña.	5,28	17
28	Cáceres.	5,14	9
29	Murcia.	5,09	45
30	Avila.. . . .	2,99	41
31	Baleares.. . . .	2,98	40
32	Toledo.	2,98	7
33	Ciudad Real.. . . .	2,97	42
34	Tarragona.	2,80	51
35	Almeria.	2,78	52
36	Jaen.	2,77	41
37	Alicante.. . . .	2,66	56
38	Granada.. . . .	2,51	5
39	Barcelona.	2,40	45
40	Málaga.	2,55	21
41	Cádiz.. . . .	2,28	22
42	Córdoba.. . . .	2,07	6
43	Madrid.	2,07	48
44	Valencia.. . . .	1,92	4
45	Sevilla.	1,75	5

En los estados que en el número anterior y en el presente hemos insertado, puede apreciarse la distribución entre las diversas provincias de España, de las carreteras que comprende el plan general aprobado por decreto de 1860. Dificil es fijar las bases á que deba sujetarse dicha distribución, á fin de que la longitud total que resulte para cada provincia sea la que debe corresponderle; pero sin duda la población, la riqueza y la superficie son las mas importantes entre las que pueden tomarse en cuenta para dicha distribución, y las cifras que espresan en cada provincia dichos tres datos, son las que mejor manifiestan su importancia, siendo al propio tiempo los puntos de apreciación menos discutibles y por consiguiente mas exactos.

A igualdad de las demas circunstancias que puedan tomarse en cuenta, es indudable que en general donde hay mas población y mas riqueza, se multiplican las transacciones. Hay mayor movimiento comercial, es mas crecido el número de pueblos que conviene enlazar, y por consecuencia mayor la necesidad de vías de comunicación. Y por otra parte con estas condiciones ó sin ellas, cuanta mayor es la extensión superficial de una provincia, en el orden relativo de importancia ocupa en este concepto un lugar mas preferente, y al propio tiempo para servir á igual número de poblaciones es necesario mayor longitud de carreteras.

Después de estas diferencias que en absoluto presentan las diversas provincias, la manera como está esparcida la población es origen de nuevas diferencias en la distribución de las vías de comunicación: viéndose que los mismos intereses donde la población está condensada en pocos puntos se sirven con menor número de kilómetros de carreteras, que en las provincias en las cuales aquella está diseminada. En el sentido en que las vías de comunicación de este país han de satisfacer las necesidades de nuestra actividad comercial, la manera como están distribuidos los centros de esta misma actividad, y las condiciones legislativas que determinan y clasifican en diversos órdenes nuestras carreteras constituyen un sistema radial, cuyo principal centro es Madrid, desde donde parten las arterias principales que terminan en las costas y fronteras del reino, y de las cuales parten otras líneas que á su vez son origen en muchos casos de otras derivaciones. Pero estudiando el sistema completo de nuestra red de comunicaciones se ve que sin contar con las líneas que pueden llamarse transversales, de unión de unas capitales de provincia con las de sus limitrofes, y con las carreteras de orden mas inferior que en todas direcciones sirven los intereses de comarcas mas reducidas, existen además de la capital del reino otros centros secundarios de donde

parten ó á donde vienen á concurrir un número mayor ó menor de carreteras.

Esto es origen de otras diferencias, y es una nueva circunstancia que demuestra cuán difícil es distribuir las carreteras del plan entre todas las provincias de España con exactitud matemática y con estricta proporción á todas las condiciones que cada una reúne en el orden administrativo, en el de su población, en el de su riqueza, en el de su comercio y en el de su situación geográfica.

Por las indicaciones que acabamos de hacer pueden apreciarse los resultados de los Estados que hemos insertado: dentro del orden de consideraciones que hemos apuntado existirán algunas diferencias que un trabajo muy detenido y con gran copia de datos podría hacer desaparecer. Pero cuando se trata de un pensamiento tan vasto cuya realización exige algunos años, durante los cuales varias causas, y en particular el establecimiento de los caminos de hierro y la construcción de nuestros puertos, pueden modificar notablemente algunas partes del sistema de comunicaciones ordinarias, sería á nuestro entender grave error en la Administración emplear largo tiempo y costosos trabajos para alcanzar la perfección que por necesidad habia de alterarse durante la realización del plan, y á la cual puede llegarse mas fácilmente mediante la equitativa distribución de los fondos para la construcción de las carreteras propuestas en el plan por cuyo medio por consiguiente pueden corregirse los errores en que se haya incurrido.

En cuanto á la relación de los Estados poco hay que decir: el número de orden del estado D es el que resulta después de escribir las provincias segun el puesto que les pertenece por las sumas de los números de orden de los cuadros A y B; así como el del estado E es el que corresponde después de colocar las provincias con arreglo á la suma de los números de orden de los cuadros, A B y C. En el estado J las cifras de la tercera columna son las semisumas de las correspondientes en cada provincia en la cuarta columna de los estados F y G siendo el número de orden el que determinan las cantidades de la espresada columna tercera del estado J. La tercera columna del estado K es el término medio de las cantidades que á cada provincia corresponden en la columna cuarta de los estados F G y H, ordenando las provincias y escribiendo el número de orden de la primera columna con sujeción á dicho término medio.

Comparando ahora las longitudes de las carreteras de los tres órdenes comprendidos en el plan general aprobado en setiembre de 1860, con las de los mismos órdenes que estaban en esta fecha á cargo del Gobierno, segun los datos de la Memoria de Obras públicas, publicada por la Dirección general del ramo en 1859,

resultan los resúmenes que á continuacion insertamos.

Carreteras de primer orden.

CARRETERAS SEGUN LA MEMORIA DE OBRAS PUBLICAS DE 1859.

	Kilómetros.
Construidas..	7.891
En construccion.	4.216
En proyecto ó por estudiar.	5.217

Total. 14.524

Kilómetros de carreteras de primer orden del plan aprobado. 15.608

Diferencia en menos. 716

Carreteras de primer orden construidas 7.891

Id. de las que podian considerarse terminadas por ser la mitad de las que en 1859 se hallaban en construccion. 608

Suma. 8.499

Carreteras de primer orden segun el plan aprobado. 15.608

Faltaban construir en 1860. 5.109

Carreteras de segundo orden.

CARRETERAS SEGUN LA MEMORIA DE OBRAS PUBLICAS DE 1859.

	Kilómetros.
Construidas..	1.482
En construccion.	658
En proyecto ó por estudiar.	1.645

Total.. 5.785

Kilómetros de carreteras de segundo orden del plan aprobado.. . . . 10.565

Diferencia en mas.. . . . 6.778

Carreteras de segundo orden construidas. 1.482

Idem de las que podian considerarse terminadas por ser la mitad de las que en 1859 se hallaban en construccion. 529

Suma. 1.811

Carreteras de segundo orden, segun el plan aprobado. 10.565

Faltaban construir en 1860. 8.752

Carreteras de tercer orden.

CARRETERAS SEGUN LA MEMORIA DE OBRAS PUBLICAS DE 1859.

	Kilómetros.
Construidas..	508
En construccion.	618
En proyecto ó por estudiar.	777

Total. 1.905

Kilómetros de carreteras de tercer orden del plan aprobado. 10.182

Diferencia en mas. 8.279

Carreteras de tercer orden construidas. 508

Idem de las que podian considerarse terminadas por ser la mitad de las que en 1859 se hallaban en construccion. 509

Suma. 817

Carreteras de tercer orden segun el plan aprobado. 10.182

Faltaban construir en 1860. 9.565

RESUMEN de las longitudes de carreteras, segun la Memoria de Obras públicas de 1859, y segun el plan aprobado en 1860.

CARRETERAS.	SEGUN la memoria.	SEGUN el plan.	DIFERENCIA.
De 1. ^{er} orden.	14.524	15.608	— 716
De 2. ^o orden..	5.785	10.565	+ 6.778
De 3. ^{er} orden.	1.905	10.182	+ 8.279
Totales....	20.012	54.555	+14.541

(Se concluirá.)

Por los artículos no firmados,
A. MONTERDE.

SUMARIO.

Filosofia de la Technia matemática.—Plan de carreteras. (Continuacion.)

EDITOR RESPONSABLE D. AGUSTIN MONTERDE.

REDACCION. Carrera de San Gerónimo, núm. 22, segundo.

Este periódico sale los dias 1.^o y 15 de cada mes, acompañado de diez y seis paginas de una interesante coleccion de Memorias y de la parte legislativa correspondiente. El precio de suscripcion es 8 rs. al mes en Madrid y 26 por trimestre en provincias. Se suscribe en la redaccion y en casa de los corresponsales.

MADRID.—1862.

IMPRENTA DE LA VIUDA DE D. JOSE COSME DE LA PEÑA,
calle de Atocha, núm. 149.