

MADRID, 15 DE FEBRERO DE 1877.

TOMO XXV.

NÚM. 4.º

SUMARIO.

Reseña general sobre la importancia mercantil de la isla de Luzon (Filipinas), por D. G. Palacios.—Proyecto de ley de ensanche de poblaciones (continuacion), por P. de A.—Suelos.—Parte oficial.—Subastas.—Noticias varias.

RESEÑA GENERAL

sobre la importancia mercantil de la isla de Luzon y del puerto de Manila, y sobre la necesidad y condiciones de los caminos de hierro en en dicha isla.

De todas las islas que componen el Archipiélago filipino, la más importante por todos conceptos es la denominada Luzon, en la cual se halla situada la ciudad de Manila, capital del Archipiélago, en las playas de la magnífica y extensa bahía que lleva su nombre, y la cual, como capital, es la residencia del Gobernador general, del Arzobispo primado del territorio y de los Directores de Hacienda y Administracion, hallándose en ella la Audiencia territorial, las oficinas centrales de la Administracion, y las fábricas de tabaco. Es además Manila el principal centro mercantil del Archipiélago, radicando en ella numerosas casas de comercio, tanto nacionales como extranjeras. La bahía ofrece un excelente fondeadero para cuantos barcos puedan arribar á aquellas playas, y el rio Pásig que desemboca en ella, proporciona un buen puerto interior para barcos hasta de 3^m,90 de calado. Hoy se estudia por orden del Gobierno la construccion de un puerto artificial, que sea capaz para las necesidades de su movimiento mercantil en la actualidad, y del que puede esperarse de la prosperidad creciente de aquel feracísimo y rico país.

La isla de Luzon, que ocupa una extension superficial de 110.940 kilómetros cuadrados, tiene 2.981.870 habitantes, segun una estadística del año 1873, si bien otra casi de la misma época, hace elevar esta cifra á 4.545.961, por cuyas cifras resulta con una poblacion de 26,877 habitantes por kilómetro cuadrado para la primera, y de 59,151 para la segunda; por lo que puede considerarse en la actualidad con una densidad de poblacion próximamente igual á la de la Península, que es, segun datos oficiales del año 1872, de 50,882 ha-

bitantes por kilómetro cuadrado. Existen en el Archipiélago islas importantes cuya densidad de poblacion es extraordinaria, y son Panay, Cebú y Bohol, pues tienen: la primera, 71,156 habitantes por kilómetro cuadrado; 60.507 la segunda, y 71,517 la tercera; resultando por el segundo computo que se cita, á 89,277, 72,126 y 87,255 habitantes por kilómetro cuadrado respectivamente para las islas citadas. Tomando este último computo, que da una poblacion de 7.451,552 habitantes para el Archipiélago, y las superficies de sus once islas principales, que arrojan 295.585 kilómetros cuadrados, si descontamos de estos totales la poblacion de Mindanao, que es de 142.402 habitantes y las superficies de esta isla y la de la Paragua, casi despoblada, que son en junto 98.580 kilómetros cuadrados, resulta una poblacion media entre las islas principales de 57,610 habitantes por kilómetro cuadrado, cuya poblacion es superior á la media de la Península.

La *Revista de Filipinas* ha publicado un artículo en el que se calcula que la poblacion del Archipiélago se aproxima á unos nueve millones de habitantes. Si sobre estas cifras de densidad de la poblacion en la actualidad se tiene presente la extraordinaria feracidad de aquellas islas, su benigno clima, la valía y abundancia de sus variados productos, y el aumento creciente y comprobado de su poblacion, que es de un 2 á 3 por 100 anual, y que este tipo aumentará á medida que se mejoren las condiciones de la vida, se comprenderá la notable importancia del Archipiélago filipino, llamado en breve plazo á ser uno de los países más ricos quizá de la tierra, y el porvenir tan grande que ofrece para la Península, á pesar de la escasa actividad de la raza indígena.

Concretándonos particularmente á la isla de Luzon, objeto de estos breves apuntes, expondremos sus condiciones presentes de produccion, su topografía y movimientos mercantiles, y la necesidad y porvenir de los caminos de hierro en la misma.

Las principales producciones agrícolas de la isla de Luzon, como de las demas del Archipiélago, son el arroz, base de la alimentacion de los naturales, como en casi todo el Asia y la Oceania, el azú-

car, el abacá, (1) el café, el tabaco y el añil. Del primero de dichos productos apenas hay exportación, y ésta sólo se dirige á China, cuando hay allí precios favorables para este cereal; de los cuatro siguientes la producción es tan importante, que después de abastecer el país, arroja casi la totalidad del valor de la exportación, la cual se dirige principalmente á Inglaterra y sus posesiones, y en segundo lugar á los Estados-Unidos, á China y al Japon. El movimiento de exportación para la Península es insignificante, salvo el de las remesas de tabaco que se hacen por el Estado.

Las provincias principalmente productoras de estos cuatro artículos se encuentran situadas, al N. de Manila, las del azúcar y el tabaco, y entre éstas, la de la Pampanga en el azúcar, y las de Capayan é Isabela en tabaco, dan el mayor contingente y de superior calidad; y al S., las del café y el abacá; siendo las de mayor producción, para el café, Batangas, y para el abacá, Albay. Aunque en todas las provincias se dan con facilidad todos los productos del Archipiélago, en la isla de Luzon la verdadera región del tabaco es la cuenca del río Cagayan, en la parte septentrional de la Isla, y la del abacá es la más meridional que forma las provincias de los Camarines y Albay.

La riqueza florestal de la isla es inmensa, abundando en ella superiores clases de maderas para la construcción urbana y naval. La mineral está aún poco conocida; existen, no obstante, en explotación abundantes minas de cobre en el distrito de Lepanto, en Mancayan; de hierro oxidulado magnético, en la provincia de Bulacan, en Angat, si bien la carencia de vías de transporte, imposibilita hoy la buena explotación de esta riqueza; también hay en la Isla criaderos de carbón de piedra, habiéndose puesto recientemente en explotación las de Sugut en la provincia de Albay, que dan un carbón de excelentes condiciones y promete el más halagüeño resultado.

Según datos estadísticos publicados en la capital en el año 1875, la producción del azúcar en Filipinas se ha duplicado en los últimos diez años, elevándose de unas 62.000 á 124.000 toneladas: se ha aumentado también notablemente la del abacá y la del café, si bien la producción de estos artícu-

los tiene fluctuaciones, habiendo tenido en ellos poca variación la del tabaco.

Es de notar que la producción del tabaco, el más valioso artículo agrícola del Archipiélago, no siga el movimiento de incremento que los demás, lo cual creemos sea debido al estanco de la producción, elaboración y venta de este artículo por el Gobierno, el cual no puede abrirle mercados con la facilidad y medios que lo hace para los demás el comercio libre, y además á la escasa población y aislamiento en que hoy se encuentra la principal comarca productora del mismo. Es de esperar que la supresión del estanco diera á esta producción un desarrollo extraordinario, y que moderados derechos de consumo interior y de exportación producirían ingresos suficientes para que la Administración no tuviera por qué arrepentirse de tal medida; pero lo que es seguro es que el fomento de la población de Cagayan y la Isabela conduciría rápidamente á tal desarrollo.

Para comprender el incremento que tomaría el cultivo libre del tabaco, basta indicar que el de clase inferior de Cagayan se vende en rama, en públicas subastas de 18 á 20 pesos el quintal, siendo los precios más elevados del café de 16 pesos para igual cantidad.

El 60 por 100 en cantidad, y con seguridad el 70 por 100 en valor del tabaco del Archipiélago, es producido por las provincias de Cagayan y la Isabela de Luzon, cuya población sólo llega á 99.294 habitantes, y de éstos, 25.500 pertenecen á pueblos no cosecheros de tabaco.

El valor anual medio, en el quinquenio del 70 al 74, del tabaco elaborado por las fábricas del Gobierno, ha sido aproximadamente de 5.255.351 pesos; de modo que de esta suma, 5.677.475 pesos representan el valor en venta del tabaco recolectado por esta pequeña población; y admitiendo que los 677.475 pesos sean gastos de elaboración, conducciones y resguardo, lo cual creemos excesivo, queda como valor de la materia primera, en números redondos, 5.000.000 de pesos.

La provincia de la Pampanga, con una población triple, y dedicada casi exclusivamente al cultivo de la caña dulce, produce unas 37.000 toneladas de azúcar, cuyo valor aproximado es de 1.800.000 pesos. Albay y Camarines Sur con casi cuatro veces la dicha población, produce unas 15.500 toneladas de abacá, cuyo valor aproximado es de 2.000.000 de pesos; y estas provincias son quizá las más florecientes y ricas de la isla. ¿Cuál

(1) El abacá es un filamento extraído de una variedad del plátano (*Musa textilis*), de gran longitud y tenacidad, que se emplea en la confección de la jarcia para buques y otros usos, y para tejidos.

sería el estado de Cagayan y la Isabela con el cultivo del tabaco libre, y cuál sería la producción de estas provincias con una población igual á la de aquéllas?

Dentro del sistema actual de explotación del tabaco por el Gobierno, con el cual aún nos parece que el cultivo de esta planta produce más utilidades al agricultor que cualquiera otro, el incremento de la población en Cagayan y la Isabela sería el modo seguro de fomentar su producción; se conseguirían rápidamente estos resultados con la apertura de vías de comunicación de estas provincias con las del resto de la Isla.

El incremento de la población y movimiento mercantil en el decenio, aunque reconozca también otras causas, se ha acusado por el notable desarrollo que ha adquirido en él la navegación por medio del vapor para el cabotaje en el Archipiélago, así como para China y Singapore. En el año 1867, aparte de los vapores de bahía, sólo había otros dos destinados al cabotaje. En 1876 surcaban las aguas del Archipiélago en estos servicios, unos diez y seis barcos de vapor de regular cabida y excelentes condiciones.

El arroz, que, como se ha dicho, es la base de la alimentación de los naturales, se cultiva en todas las provincias, mas las productoras de los principales artículos de exportación tienen un gran déficit en éste, que es cubierto por el sobrante de otras provincias que se dedican especialmente á este cultivo. La provincia de Pangasinan es la que mayores sobrantes de arroz produce, el cual envía al abasto de Manila y surtido de la Pampanga. Bulacan, Nueva Ecija y Zambales, producen igualmente sobrante de arroz que envían á Manila.

Existen en la isla de Luzon dos grandes valles centrales, ambos al Norte de Manila; forman el primero las cuencas de los ríos Grande de la Pampanga y Agno, cuya divisoria es insensible, desaguardo el primero en la bahía de Manila y el segundo en el golfo de Lingayen; este valle comprende las provincias de Pangasinan, Nueva Ecija, Tarlac, Pampanga y Bulacan: el segundo lo forma la del río Cagayan, el más caudaloso y de más trayecto de todos los del Archipiélago, y en la cual están las provincias de Nueva Vizcaya, Isabela de Luzon y Cagayan: hay otros dos menos importantes; el formado por la cuenca del río Abra, que ocupa la provincia de su nombre, y un corto espacio en Ilocos Sur, y el del de Laoag en Ilocos Norte: el resto de territorio son las vertientes di-

rectas al mar de la China, al Pacífico y al mar de Mindoro: y las interiores á las lagunas de Taal y Bay, la cual comunica con la bahía de Manila por el río Pásig; las vertientes á dicha bahía y las del golfo de Lingayen. Las cuencas de los ríos Agno y Grande de la Pampanga con las vertientes á la bahía al Norte de Manila y al golfo de Lingayen, ocupan poco menos del tercio de la superficie de la isla de Luzon (30.104 kilómetros cuadrados); y otro tanto la cuenca del río Cagayan; las dos primeras tienen una población de 1.290.155 habitantes, y la tercera sólo unos 150.000.

Las cordilleras principales de la isla son cuatro; tres tienen la dirección principal N. á S., y la cuarta NO á SE. En la provincia de Nueva Ecija forman dos de las primeras y la cuarta un nudo del cual se destacan para el N., hasta el extremo septentrional de la isla, las llamadas Cordillera Central y Sierra Madre, las cuales comprenden en su interior la cuenca del río Cagayan, terminando cerca del cabo Bageador la primera, y en el cabo Engaño la segunda; y para el SO. otra que con diversos nombres corre hasta el estrecho de San Bernardino. Aislada de éstas desde la bahía de Manila hasta el golfo de Lingayen se alza la cordillera de Zambales, cuyas vertientes occidentales baña el mar de la China, de Mariveles al cabo Bolinao, y separa la provincia de su nombre de las de Bataan, Pampanga y Pangasinan.

La población que ántes hemos indicado no se encuentra regularmente repartida por toda la superficie de la isla, sino condensada en la parte estrecha de la misma al S. de Manila, en los valles del río Grande de la Pampanga y del Agno, y en el litoral occidental de la parte de la isla al Norte de Manila, hallándose despoblado el litoral occidental al Norte de Manila, y con la escasísima población que hemos indicado ántes, la cuenca del río Cagayan. Dentro de las mismas zonas de población indicadas ésta se halla aglomerada en el litoral de los mares y en las orillas de los grandes ríos y sus afluentes: así, pues, podemos considerar, prescindiendo de la cuenca del Cagayan y de la Provincia de Zambales, la gran masa de la población extendida en una zona de 1.150 kilómetros aproximadamente de longitud, distancia que media desde el cabo Bageador al estrecho de San Bernardino, de 20 kilómetros aproximadamente de anchura en el extremo Norte, 40 en el Sur y unos 60 en el central, hallándose Manila en la mitad de este último sensiblemente. Esta zona resulta con

una poblacion media aproximadamente de 65 habitantes por kilómetro cuadrado.

Si bien al puerto de Manila afluye aún, no obstante de hallarse habilitados para la exportacion exterior los puertos de Iloilo y Cebú, alguna produccion de las islas Visayas, esta cantidad es pequeña en los principales artículos, respecto á los productos de la isla de Luzon, salvo en el abacá; y

para dar idea cabal de la importancia de las producciones de la isla y de la que ya tiene la capital, cuya poblacion pasa de 150.000 almas, vamos á exponer el resumen del movimiento mercantil de dicho puerto. Segun la balanza del año 1874 publicada por el Gobierno, el movimiento de exportacion é importacion de Manila, así como los derechos de su Aduana, fueron como sigue:

ADUANA DE MANILA.			
	Valores. — Pesos.	Derechos satisfechos. — Pesos.	OBSERVACIONES.
Importacion.			
Con derechos.—Estado núm. 3 de la balanza. . .	11.505.112	828.445'36	
Sin derechos.— Id. núm. 4 de id . . .	1.121.237	»	
Sumas.	12.626.439	928.445'36	
Exportacion.			
Con derechos.—Estado núm. 9 de la balanza. . .	8.817.058	164.462'07	
Sin derechos.— Id. núm. 10 de d. . . .	4.972.620	»	
TOTALES GENERALES.	26.4 6.117	1.092.907'43	

Entre la infinita variedad de los artículos importados, los hilos y tejidos de todas clases tienen una importancia extraordinaria, pues se eleva su valor á 7.132.627 pesos.

Los principales artículos de exportacion fueron, con derechos: el abacá, por un valor de pesos 3.624.315, cantidad 51.089.184 kilogramos en rama, y 2.345.000 en jarcia; el azúcar por valor de pesos 4.021.920, cantidad 61.705.894 kilogramos; el café, por valor de pesos 985.767, cantidad 2.854.055 kilos: y sin derechos, el tabaco por un valor de pesos 3.457.154, cantidad 94.910 millares de tabacos elaborados y 4.445.164 kilos tabaco en rama. (De esta última cifra, 3.522.682 kilos fueron remitidos á la Península y representan un valor de pfs. 1.407.592.) Del movimiento total mercantil del Archipiélago en dicho año, que se elevó á pesos 51.007.231, corresponde al comercio directo con Inglaterra pfs. 9.540.874, y con sus posesiones á pfs. 12.127.559; y le sigue en importancia el de los Estados-Unidos, que se elevó á pesos 5.586.291, de cuya cifra corresponden sólo 71.626 á la importacion. Resulta de esto que del comercio total de Filipinas, más del 66 por 100 se verifica con Inglaterra y sus posesiones. El movi-

miento total del año 1875 fué de pesos 56.740.555, acusando respecto á éste el 74 un aumento de pesos 486.418 en la importacion, y una baja la exportacion de pesos 6.219.552: ésta ha tenido en el año 75 un aumento de cerca de un millon de pesos respecto al 74; lo cual hacemos nota con el propósito de que se vea que el año dicho de 74 tuvo un movimiento mercantil bajo.

Las cifras apuntadas demuestran que el 85 por 100 del movimiento total mercantil del Archipiélago se verifica por el puerto de Manila, y prueban la importancia que bajo el punto de vista comercial tiene hoy dia aquella capital, así como la isla de Luzon, pues segun hemos ya manifestado, todos los productos agrícolas que se exportan por aquel puerto proceden de la isla, excepto una mitad aproximadamente del abacá que se importa de las islas de Leyte y Samar principalmente.

En el expresado año 1874 entraron en el puerto de Manila 157 buques con carga de 75.770 toneladas, y salieron 209 con 150.672 toneladas; entraron en lastre 50 con cabida de 50.520 toneladas, y salieron en lastre 17 con 9.868 toneladas; entraron de arribada forzosa y tránsito 31 buques con 24.449 toneladas, y salieron 8 únicamente con

4.104 toneladas, con la misma carga de tránsito; y por último, entraron 19 buques de guerra y salieron 16, que dan un total de 251 buques entrados y 250 salidos. Barcos de cabotaje entraron en el mismo año 2.225.

La feracidad de aquellos países, su estado de civilizacion y cultura, y el constante aumento de su poblacion y produccion, hacen esperar con sobrados motivos que su prosperidad ha de alcanzar un estado envidiable y que la importancia mercantil de Manila ha de seguir una rápida progresion ascendente.

El movimiento de los productos de la isla para Manila se hace hoy, casi en totalidad, por barcos de cabotaje, y las embarcaciones menores de navegacion fluvial y bahía, siendo dificiles los arrastres interiores para los puntos de embarque ó consumo.

En la isla de Luzon no existen carreteras afirmadas sino en un corto número de provincias de las inmediatas á Manila y parte norte de la isla, ni existen en ellas apénas más que ligeros puentes estacionales en la mayoría de las numerosísimas corrientes que la surcan, excepto en algunas de las más importantes provincias; la construccion de buenas carreteras sería costosísima, tanto por la escasez que hay en muchas provincias de material para afirmados, cuanto por las numerosas obras de fábrica que exigirían; tampoco hay en la isla, ni en todo el Archipiélago, animales de fuerza y regular velocidad para los arrastres, pues los caballos del país son de reducida talla (seis cuartas, ó sea 1,504 es la marca del ganado caballar) y escaso poder; y el búfalo ó carabao, aunque es de fuerzas, es sumamente pesado, y sólo puede trabajar pocas horas, debiendo tener sitios donde poderse bañar con frecuencia y pasar en descanso á la sombra las horas de calor; no obstante estas condiciones, es el único animal empleado en Filipinas en los arrastres interiores y labores de la Agricultura.

Estas circunstancias, unidas á la distribucion de la poblacion en una zona tan larga y estrecha relativamente, y al movimiento general y determinado de los productos, harían las carreteras en sentido longitudinal de la isla poco adecuadas y económicas como grandes líneas de transporte.

La existencia de los vientos periódicos ó monzones del NE. y del SO., y los terribles vágües ó huracanes de aquellas latitudes, la carencia ó poco menos de puertos abrigados en el litoral oc-

cidental por donde hoy se verifica todo el movimiento marítimo (la costa oriental es peor aún y está despoblada desde Manila al Norte), hacen la navegacion arriesgada y peligrosa por aquellos mares, como prueban los numerosos siniestros marítimos que todos los años acaecen.

La navegacion fluvial se extiende en pequeñas embarcaciones cuanto permite la region marítima y baja de los rios; se utiliza para sacar los productos á puertos de embarque, siendo la más importante la de los grandes rios ántes citados y la que se verifica por el rio Pásig para extraer los productos de las provincias de la Laguna y Moron; esta navegacion es penosa y cara, tanto por las avenidas y condiciones de los rios y por las barras que dificultan sus salidas al mar, cuanto por la naturaleza de las márgenes, que imposibilitan la sirga, teniendo que hacerse en sentido ascendente á tiquin (bichero) ó remos. Por otra parte, la configuracion de la isla sólo permitiría utilizar con grandes obras los rios Grande de la Pampanga, Agno y Cagayan como vías parciales de transporte. La corta extension del rio Pásig (15 kilómetros próximamente) limita su importancia como vía general de comunicacion; y por otra parte, sólo podría servir como canal de comunicacion de la Laguna de Bay á la bahía de Manila.

No existe en la isla canal alguno de navegacion, sino un pequeño trayecto de unos 5 kilómetros para comunicar el pueblo de Tondo, arrabal de Manila, con la bahía, sin salir por el rio Pásig. Por lo demas, sólo pudieran con algun provecho construirse en la isla dos grandes canales de navegacion; el primero, comunicando la bahía de Manila con el golfo de Lingayen, y el segundo, corriendo el valle del rio Cagayan, ó bien hacerse en éste las obras necesarias para su navegacion; pero estas obras, aparte de su coste, de sus trazados casi forzados y de las dificultades de su conservacion, sirven tan imperfectamente las necesidades de una comunicacion activa y de vía general, que hoy en día sería inconveniente pensar en su construccion.

Los canales ú obras fluviales para facilitar la navegacion de los rios sólo deben acometerse bajo el criterio de vías transversales para transporte de productos donde las circunstancias locales las hagan económicas.

Cuanto llevamos expuesto demuestra que el importante movimiento de productos que hay convergente á Manila, se hace hoy en malas condi-

ciones de facilidad, economía y seguridad, y que la poblacion experimenta las mismas contrariedades en sus comunicaciones para grandes distancias, y que estas contrariedades se harán sentir más y más cada día.

Para hacerlas desaparecer, para llevar las comunicaciones y trasportes á condiciones favorables y económicas que fomenten el incremento de la poblacion y de la produccion, es indispensable acudir á los adelantos modernos, dotando á la isla del más perfecto medio de comunicacion terrestre, cual es la locomocion á impulso del vapor por medio de los caminos de hierro.

La necesidad de tales vías en la isla es evidente como líneas generales, y lo que hemos expuesto prueba el importantísimo papel que en ella están llamadas á representar. Excluidas las carreteras por su coste y condiciones de explotacion como líneas generales; descartada la navegacion marítima por sus peligros ó molestias é incompletos servicios; localizada la importancia de los canales, que nunca servirian, aunque se construyeran, sino para trasportes de productos, sólo los caminos de hierro resuelven completa y satisfactoriamente las necesidades de comunicaciones rápidas y económicas, y de trasportes fáciles, seguros y baratos en la isla de Luzon, como en todas partes.

Toda la gran zona de poblacion y produccion, excepto la del tabaco y la provincia de Batangas, puede y debe enlazarse por una gran via férrea desde Ilocos-Norte hasta Albay, pasando por Manila, recogiendo los trasportes del arroz, del azúcar, parte del café, del abacá, y el ya casi seguro de los carbones de Albay, y sirviendo á una poblacion de 2.062.758 habitantes repartidos en las provincias que cruzaria, que son Albay, los Camarines, Tayabas, la Laguna, Manila, Bulacan, Pampanga, Tarlac, Pangasinan, Union y los Ilocos.

Estas provincias envian anualmente como principales productos á Manila: Albay y Camarines unas 18.600 toneladas de abacá; las minas de carbon, por lo que se espera, no enviarán menos de 15 á 20.000 toneladas; Batangas, ademas del café, cuya cifra no podemos apreciar, envia unas 15.500 toneladas de azúcar, y mucho ganado vacuno; la Laguna, gran cantidad de arroz y azúcar; Bulacan, unas 12.000 toneladas de arroz y unas 3.000 de azúcar; la Pampanga y Tarlac, 37.000 toneladas de azúcar; Pangasinan, 24.000 toneladas de arroz y unas 6.000 azúcar; la Union, 1.900

toneladas de tabaco y 1.500 de sibucao (1), y los Ilocos, unas 5.200 toneladas de tabaco y mucho ganado caballar, vacuno y de cerda; otros productos de ménos importancia afluyen de las provincias á Manila, y ésta á su vez envia á ella casi todos los productos de importacion europea.

Estudios que hemos practicado en la localidad nos permiten asegurar que ni esta gran linea ni ninguna de las que despues citaremos, adoptándose el ancho de vía señalado por el Gobierno (1,07 metros) han de tener un coste medio kilométrico superior á 25.000 pesos.

Sobre este tipo de coste, con los movimientos de productos y densidad de poblacion que hemos apuntado, y con un auxilio proporcionado del Gobierno, que no creemos que en general pudiera llegar á los auxilios concedidos á varias líneas de la Península por la ley de 2 de Julio del 70, que es de 12.000 duros por kilómetro como límite, es desde luego realizable esta gran vía férrea, y especialmente en la zona central y Sur de Luzon, donde grandes secciones pueden construirse con subvenciones mucho más reducidas.

Esta subvencion estaria tanto más justificada, cuanto que la construccion de estos caminos eximirá de la de carreteras generales, pues con ellos resultarian éstas innecesarias si las hubiera; y como éstas, por lo que hemos expuesto, no deben construirse, descargándose el Gobierno de esta atencion, puede dedicar todos sus recursos á la construccion de las vías férreas. La carencia de carreteras favorece poderosamente la construccion de los caminos de hierro, pues si se hubiesen gastado recursos en aquellas vías, hoy quizá no pudiera soportarse la construccion de éstos.

Tenemos fundamentos para calcular que las carreteras de primer orden no exigirian un gasto menor de 14.000 pesos por kilómetro; destinando mucho ménos de esa suma á subvencion kilométrica de vías férreas, puede construirse casi toda la red de tales vías en la isla de Luzon en sus condiciones actuales. Las carreteras deben limitarse en ella á caminos vecinales normales ó transversales á las vías férreas, encomendándose su construccion á las provincias ó á los pueblos.

Los caminos actuales, pudiendo prestar el servicio de vias locales y de afluencia á una linea general, para establecer una buena red de comuni-

(1) El sibucao es una madera tintórea.

caciones debe empezarse por la construccion de caminos de hierro; despues vendrá sola la red de caminos vecinales.

Empezar por éstas, ó construir carreteras generales, mejoraría muy poco las condiciones del país. Por el contrario, la construccion de caminos de hierro sería de una inmensa trascendencia en su adelanto.

La cuenca del rio Cagayan, ó sea la gran region tabacalera; necesita una línea especial para su servicio, arrancando de la ántes citada, muy ventajosamente desde las márgenes del Agno, remontando este rio para buscar el origen del rio Cagayan. Otras dos líneas de ménos importancia, arrancando tambien de la principal en la proximidad del rio grande de la Pampanga, se dirigirian á las provincias de Zambales, la una y la otra á servir la vastisima y feraz provincia de Nueva-Ecija, y por último, otra línea uniría la Laguna con Batangas, terminando en Taal. Las provincias de servicio particular de estas tres primeras líneas tienen ménos recursos por poblacion y produccion que la general citada, pues debiendo tener longitudes aproximadas de 300 kilómetros la de Cagayan, 150 la de Zambales y 100 la de Nueva-Ecija, sólo servirían, la primera una poblacion de 150.000 almas, de 126.820 la segunda, y de unas 200.000 la tercera, contando con alguna parte de la provincia de Bulacan. La línea de la Laguna á Batangas es de tanta importancia como la línea general, pues con una longitud de unos 90 kilómetros serviría á una poblacion de 515.500 habitantes y á la notable produccion que hemos citado de la provincia de Batangas.

Las provincias de Cagayan é Isabela de Luzon envían anualmente á Manila de ocho á diez mil toneladas de tabaco, y creemos indudable que una vía férrea importaría á ellas un número más crecido de toneladas de arroz para la alimentacion de los naturales, importacion hoy muy limitada por la carestía de los trasportes marítimos y fluviales; que hacen llegar allí este cereal con un precio doble ó triple del que tiene en las provincias donde se cosecha, por lo cual el principal alimento de aquellas provincias es el maíz. Estas podrían tambien enviar á Manila excelentes maderas de construccion y mucho ganado vacuno. Es indudable que esta poblacion y movimiento de productos solos no serían suficientes para la construccion de esta importantísima línea, aún con la subvencion máxima que ántes hemos señalado;

pero las especiales condiciones de estas provincias y el ser ellas las que con su escasa poblacion están siendo el mayor sosten de la Hacienda del Archipiélago, las hace merecedoras de sacrificios en su obsequio, con tanta más razon cuanto que estos sacrificios serían altamente reproductivos y á su vez beneficiosos para la Hacienda.

Ya hemos indicado ántes la extension y poblacion de estas provincias, y cual es el valor aproximado de su cosecha de tabaco, la que produce á la Hacienda un beneficio líquido de uno y medio á dos millones de pesos.

Aislado este feracísimo valle del resto de la Isla por la Cordillera central y sierra Madre; con una sola vía terrestre que comunica Nueva Vizcaya con Nueva Ecija, por la cual sólo puede transitarse con inmensos trabajos y peligros á caballo; y otra peor aún y más peligrosa, y por la cual ni aún á caballo puede hacerse todo el camino, y que comunica á Cagayan con Ilocos Norte, por la costa septentrional de la Isla, sólo puede recibir artículos de otras provincias y sacar los suyos por la cara y penosa navegacion que se hace por el rio, y la navegacion marítima tambien cara y arriesgada, y que tiene casi que suspenderse por cuatro meses, de Setiembre á Enero, por los temporales del mar de la China en la estacion de Norte.

GENARO PALACIOS.

(Se concluirá.)

PROYECTO

DE LEY DE ENSANCHE DE POBLACIONES.

(Conclusion.)

II.

La ley de 1864 disponia que cuando se autorizase el ensanche de una poblacion se crease una Junta compuesta del Alcalde, dos concejales, un abogado, un médico, un arquitecto, dos propietarios de la zona de ensanche y uno de la poblacion antigua, para valuar los terrenos expropiados é inspeccionar la inversion de los fondos destinados al ensanche; pero segun se manifiesta en el preámbulo del nuevo proyecto de ley, los inconvenientes que se tocaron en la práctica, cuando habia falta de armonía entre dichas Juntas, que eran inamovibles, y los Ayuntamientos que suelen cambiarse con harta frecuencia, motivaron la disolu-