

Muxach y Viñas, Esteban

De las vías de comunicación en la provincia de Gerona y medios con que acudir al necesario fomento de los caminos provinciales y vecinales : memoria premiada por la Sociedad Economica Gerundense de Amigos del Pais / por Esteban Muxach y Viñas

Gerona : Imprenta del Hospicio Provincial, 1883

Signatura: FEV-AV-M-00723

La obra reproducida forma parte de la colección de la Biblioteca del Banco de España y ha sido escaneada dentro de su proyecto de digitalización

<http://www.bde.es/bde/es/secciones/servicios/Profesionales/Biblioteca/Biblioteca.html>

Aviso legal

Se permite la utilización total o parcial de esta copia digital para fines sin ánimo de lucro siempre y cuando se cite la fuente

15
S
A

2131



Ex Libris
Jesús Rodríguez Salmones

C. B: 6000000 113629
FEV - AV - M - 00723

PLAS DE CONTABILIDAD

PROVINCIA DE GERONA

REGISTRO PROVINCIAL Y MUNICIPAL



DE LAS
VIAS DE COMUNICACION
EN LA
PROVINCIA DE GERONA

y medios con que acudir al necesario fomento

de los

CAMINOS PROVINCIALES Y VECINALES.

Memoria premiada por la

SOCIEDAD ECONOMICA GERUNDENSE DE AMIGOS DEL PAIS

en el concurso de 1881.

por

D. ESTEBAN MUXACH Y VIÑAS.



GERONA:

Imprenta del Hospicio provincial.

1883.

LIBRO DE CONTABILIDAD

PRESENTE EN LA OFICINA DE CONTABILIDAD

DE LA CIUDAD DE MADRID

EL DIA DE ... DE ... DE ...

EL CONTADOR ...

DE LAS
VIAS DE COMUNICACION
 EN LA
PROVINCIA DE GERONA
 y medios con que acudir al necesario fomento
 de los
CAMINOS PROVINCIALES Y VECINALES.

Memoria premiada por la
 SOCIEDAD ECONOMICA GERUNDENSE DE AMIGOS DEL PAIS
 en el concurso de 1881
 por
 D. ESTEBAN MUXACH Y VIÑAS.

LEMA.
*El procurar ser útil á su país
 es deber de todo buen ciudadano.*

GERONA:
 —
 Imprenta del Hospicio provincial.
 1883.



Rememro de buena amistad hacia mi querido Profe-
sor y Catedrático de la Carrera de Ingenio S.^o D.^o
Francisco de P. del Villar, Arquitecto
De su afuero amigo y H. q. b. s. m.
Esteban March



FALLO DEL JURADO CALIFICADOR

de la única memoria presentada sobre el tema quinto del programa publicado por la Sociedad Económica Gerundense de Amigos del País en 21 de Abril de 1881.



A memoria titulada: «De las vías de comunicación de la provincia de Gerona y medios con que acudir al necesario fomento de los caminos provinciales y vecinales,» que lleva por lema; «El procurar ser útil á su país es deber de todo buen ciudadano,» describe un plan completo de caminos vecinales y provinciales en relacion con las carreteras comprendidas en el de las del Estado y ferro-carriles construidos; demuestra directamente las ventajas que reportarian las comarcas con las carreteras provinciales, deduciéndose, en consecuencia, las que resultarian con las primeras, por que si las arterias principales de comunicación son beneficiosas, no pueden dejar de serlo las que se derivan de éstas; y propone por último, los medios de llevar á cabo de una manera fácil, tanto las vías vecinales como las provinciales.—En la memoria presentada se ha desarrollado, pues, completamente, el tema 5.º propuesto por la Sociedad Económica, dándole mayor estension y alcance, puesto que el plan de caminos vecinales lo enlaza con una propuesta de carreteras provinciales, lo cual parece natural y lógico, dado el caso que aun no se ha determinado ni aprobado la de estas últimas y ante la imposibilidad de situar las primeras, sin partir de las segundas.—El trabajo presentado es vasto, bien razonado y expuesto con método y claridad; en él abundan datos y noticias interesantísimas; pone de manifiesto los graves defectos que tiene la legislacion actual en su relacion con la construccion de caminos, y los pocos ó escasos resultados que han producido en la práctica, y revela por último, en su autor, conocimiento completo de la legislacion especial de caminos y de la municipal que está íntimamente relacionada con esta.—Las circunstancias hasta aqui enu-

meradas son suficientes en concepto del Jurado, para que considere á la memoria presentada digna de una especial distincion y por lo tanto le concede el premio ofrecido por la Sociedad.—Sin embargo, el Jurado hace á la memoria las siguientes observaciones:—1.^a El tema elegido por la Sociedad Económica abarca dos puntos esenciales completamente distintos: uno de ellos es la descripción de un proyecto general de caminos vecinales en relacion con las carreteras generales y ferro-carriles y el otro la propuesta de medios de realizarlos con la mayor facilidad. El primero es de carácter puramente técnico ó facultativo; el segundo meramente especulativo ó económico. El exámen del primer extremo requería por lo menos tener á la vista algunos datos estadísticos, investigaciones ó reconocimientos de las localidades y un tiempo no escaso para estudiar con acierto una cuestion tan delicada; mas como por otra parte, el autor de la memoria se ha visto en el caso de tener que desarrollar un plan de carreteras provinciales intimamente relacionado con el de los caminos vecinales, resulta de aquí un campo mas vasto de exámen. Con esta insuficiencia de medios y la premura de tiempo, el Jurado se ha creído en el deber de no aventurár juicio que hubiera carecido de autoridad y competencia.—2.^a La denominacion oficial de algunas de las carreteras de las comprendidas en el plan del Estado, han sido alteradas en la memoria presentada y entre otras se encuentra la de Madrid á Francia, la de Manresa á Gerona y la de Barcelona á Ribas. Existe error evidente en la designacion de la situacion y estado en que se encuentran las de S. Feliu de Guixols á Palamós, que está en estudio y sin estudiar la de Solsona á Ribas. En varias de las carreteras explotadas se ha omitido el expresar los pasos ó puentes que están sin construir ó en construcción: asi es que la de Besalú á Rosas é independientemente de los puentes sobre el rio Manol y el del Barranco de Capellades, equivocadamente indicado en el rio «Fluvia», y que están en construcción ambos; saltan construir los de los rios Muga, cerca de Castellon y el de Manol no muy distante de Vilasacra: en igual caso están los pasos sobre los rios Ter y Ridaura en las carreteras de Figueras á Corsá y Gerona á San Feliu de Guixols; y en construcción los puentes de las Cuevas y del Rigart en la de Barcelona á Ribas.—3.^a El Jurado estima que en principio es aceptable la contribucion especial propuesta para allegar recursos para la construcción y conservacion de los caminos; pero considera defectuoso el procedimiento propuesto para el percibo del arbitrio, é injusto por demás que una misma clase de tributacion tenga una aplicacion diferente en las poblaciones mayores de ocho mil almas.—Gerona 25 de Octubre de 1881.—Gabriel March.—Manuel Almeda.—Celestino Pujol y Camps.

PREFACIO.



En nuestros días en que tienen lugar discusiones trascendentales entre las escuelas económicas libre-cambista y proteccionista, hemos oído repetidamente á los defensores del trabajo Nacional, que era imposible el adelanto rápido en las industrias españolas, citando entre otras causas principales que impiden su desarrollo la falta de caminos que abaraten los trasportes de las primeras materias. Mil veces hemos escuchado, que careciendo España de las vías de comunicación que le son indispensables, no podemos aprovechar los elementos de riqueza indígena y tenemos que pagar muy caro el combustible, pues se hacen inexplorables nuestros bosques, nuestros criaderos de hulla y otros minerales, mientras por otro lado quedan improductivos los saltos de agua de nuestros rios, que en caso de que pudieran ser destinados á fuerza motriz de la maquinaria, aumentarían nuestra producción en condiciones de gran baratura, poblando además muchas comarcas hoy día despobladas, y difundiendo en su territorio el trabajo, fuente principal de la riqueza pública.

Por demás ciertas son estas razones, y en su consecuencia, la empresa de dotar á este país de la mayor suma de vías de comunicación, asegurándolas después su entretenimiento á fin de mantenerlas en estado viable, fuera una empresa altamente provechosa y no es de estrañar por lo tanto que la real Sociedad Económica Gerundense de Amigos del País, haya siempre dedicado su patriótica atención á tan vital asunto, incluyendo en el certámen por ella abierto, un tema cuyas tendencias son utilísimas, ya que ofrece un premio al autor de la *mejor memoria explicativa de un proyecto general de caminos vecinales, en relación á los ferro-carriles y carreteras generales, determinando las ventajas que á cada comarca reportaría y la manera más fácil de llevarlo á cabo.*

Sin esperanza de merecer el señalado galardón que ofrece la Sociedad (pues á tanto no alcanzan nuestras fuerzas) pero si llevados del deseo de demostrar el honroso anhelo que nos anima de

ser útiles al país, nos proponemos trasladar al papel el fruto de nuestras observaciones, en la confianza de que tampoco serán leídas con ménos precio, pues algo aceptable quizás se encuentre en ellas, desde el momento que han sido maduras en la esperiencia. En nuestro concepto, han de ser de mas agrado á la Sociedad y mas apropiados á su intento, todos aquellos trabajos que aun que faltos de galas retòricas y vanas disertaciones, contengan una mayor suma de detalles prácticos estudiados no tan solo sobre el terreno, si no tambien en el modo de ejercerse la vida administrativa en esta provincia, á la cual segun el difícil tema propuesto, ha de concretarse nuestro trabajo,

Comenzémos pues nuestra tarea que ajustándola exactamente al tema, dividiremos en capítulos, para la mejor ordenación de esta memoria.



CAPÍTULO I.

Importancia de los caminos vecinales.—Necesidad del aumento de vías de comunicación en esta provincia y entretenimiento de las existentes.—Estado actual de este asunto en nuestros días.



DISERTAR largamente en este lugar acerca la importancia de cualquier clase de vías de comunicación, fuera apartarnos de los propósitos que tenemos anunciados. Callemos pues una impertinente erudición acerca las vías Romanas que cruzaron nuestro suelo para satisfacer necesidades militares de los dominadores. Pasemos tambien en silencio lo poco que en este ramo y como á plan general, se debe a la edad media y aun á la moderna, y fijemos tan solo nuestra atención en lo que la España contemporánea ha practicado en este sentido en esta provincia, tomando sus adelantos como punto de partida para considerar lo muchísimo que queda por hacer en el interesante ramo de caminos de segunda y tercera categoria.

La importancia de los caminos vecinales es axiomática. Así como los grandes rios no arrastrarian el tesoro de sus poderosos caudales sin otros rios que rindieran en ellos el tributo de sus aguas, recibiéndo las á su vez de los pequeños arroyos y modestas fuentes; así tambien las grandes arterias itinerarias serian caminos casi desiertos, si con ellas no empalmaran las carreteras de segundo órden, que mayores en número y atravesando las comarcas todas de un país, reciben la vida de la circulación de otras vías más pequeñas, que ramificándose por doquier, se conocen con el nombre de caminos vecinales. Quitádle al río caudaloso la modesta contribución de tan gran número de fuentes y arroyos, y su cáuce permanecerá casi enjuto; sus riberas quedarán

sin plantaciones que las avaloren; y sin el alegre estrépito de las máquinas movidas por las aguas. Suprimid los caminos vecinales, y las carreteras de segundo orden solo sustentarán el tráfico entre las poblaciones de partida, y no contando con el concurso de las comarcas, escasos serán los productos que lleguen á circular por las carreteras de primer orden, que abren el paso á los grandes centros de producción, contratación y consumo.

Los caminos vecinales ván donde las carreteras no deben ir y constituyen una de las bases del adelanto agrícola, pues no solo facilitan la extracción de todos los productos que rinde el suelo, sino que sirven para atraer á los grandes propietarios á que vayan á inspeccionar por sí mismos sus propiedades, que situadas en parajes donde hoy son difíciles las comunicaciones, las tienen entregadas al cuidado rutinario de sus administradores. La seguridad personal de las gentes que vivan en el campo, y mas que todo el buen estado de los caminos vecinales que facilite á las personas acaudaladas el poder ir sin grave molestia á recorrer sus fincas, han de ser las causas de nuestro adelanto agrícola, pues estos grandes propietarios que hoy no han visitado sus tierras, por las dificultades que ofrecen las vías de comunicación, á buen seguro que si las inspeccionaran, llevarian á ellas los adelantos que han aprendido en sus viages, ya que sus caudales les permiten la práctica de cualquier ensayo.

Muy grandes son pues las ventajas que deben atribuirse á los caminos vecinales y si justificada es la predilección que siente la Sociedad Económica hácia tan importantes vías, la necesidad de su existencia sube de punto en esta provincia, desde el momento que solo estamos en el comienzo de tan laudable empresa.

Si volvemos la vista al estado en que se hallaba esta provincia en el ramo de vías de comunicación en el primer cuarto de este siglo, y contamos despues los caminos que hoy por fortuna tiene, el ánimo se alegra y se entrega á una halagüeña esperanza en el porvenir; pero si comparamos el número de nuestros caminos y el estado en que se hallan, con los muchísimos con que cuentan otras naciones y los trabajos asíduos que en ellas se practican para su aumento y mejora, es verdaderamente desconsolador el volver despues la vista á nuestro país.

Comarcas enteras de esta provincia apesar de vivir en el siglo diez y nueve; no tienen otras comunicaciones que aquellas de que disponian nuestros abuelos los ausetanos. Esto, que parece una exageración, es sin embargo una triste realidad, ya que todos sabemos que en grandes estensiones de territorio de la montaña, personas y mercancías no tienen otro medio de trasladarse de un

punto á otro que á lomos de una caballería, por entre escabrosas sendas, abiertas la mayor parte no por la mano inteligente del hombre, si no por el curso accidentado de las aguas de los torrentes, descendiendo rápidas vertientes y serpenteando por las gargantas de nuestros montes al borde de innumerables precipicios. Estas son las vías de comunicación de que gozan estensos y fértiles territorios. Si recorremos la carretera desde Figueras á Besalú á la derecha de nuestro camino y hasta San Juan de las Abadesas, no hallaremos mas que veredas de herradura. De San Juan á Puigcerdá, sucede lo propio, con la circunstancia agravante, de que el terreno es más áspero y las veredas mucho más peligrosas. La carretera de Ripoll á Puigcerdá, solo nos ofrece á derecha é izquierda como caminos afluyentes algunas sendas en estado verdaderamente salvajes. Si partimos de Sta. Coloma hácia el monte, en cuanto se llega al pié de las vertientes, solo se ofrecen menguados senderos al viandante. Basta decir que partiendo de Gerona hácia la montaña de medio día, solo podemos contar con la carretera en explotacion que en su día desde Gerona llegará á Angles, La Sella, y Amer, y la carretera que parte de Hostalrich y solo llega á Arbucias. Lástima es en verdad que de esta poblacion hasta el pintoresco San Hilario, venero riquísimo de aguas medicinales, no haya otra via que un camino vecinal por demás tortuoso y en tan pésimo estado, que por él no pueden circular con seguridad y aun solo en algunos trechos, otros vehiculos que las carretas tiradas por bueyes, causándose con ello un estraordinario perjuicio á la poblacion y á toda la montaña, pues si apesar de un viage tan incómodo hecho en caballerías, como es el de Arbucias á San Hilario, este año han acudido á dicha poblacion más de novecientos forasteros, puede calcularse cuanto sería el gentio que en verano iria á respirar aquella fresquísima admósfera, y á beber aquellas aguas salutíferas, si pudiera llegarse hasta allí por medio de un sistema de locomoción ménos primitivo que el que hoy se ha de poner en práctica.

La parte baja de la provincia de Gerona es ciertamente la que cuenta con más caminos vecinales, especialmente en las llanuras, debido al gran número de poblaciones de que están sembradas, á las facilidades que ha tenido la explotacion por los terrenos sin accidentes y más que todo, á la necesidad que ha impuesto el desague de las aguas plubiales y los pasos necesarios para dividir las fincas y acudir al laboreo de las tierras. Estas causas han sido el origen principal de muchos de los caminos vecinales con que hoy cuenta la parte baja de la provincia de Gerona, pero como quiera que reconocen un origen primitivo y continúan siendo

cauce de las aguas que vierten los campos en épocas de grandes lluvias, de aquí que dichos caminos son impracticables, durante grandes temporadas de invierno. En la gran mayoría de ellos, no busquemos puentes, ni tan siquiera alcantarillas, cuando hasta carecen de las indispensables cunetas de desagüe: pero no hay que extrañar que las obras de fábrica falten en nuestros caminos de tercer orden, cuando hasta en la carretera general no existen puentes sobre el Tordera, ni el Terri, ni el Fluviá, ni el Manol, ni la Muga. No nos admiremos pues que una avenida del rio Sech intercepte el camino de La Bisbal, ni que Torroella de Mongri quede aislada por el Ter á veces durante semanas enteras.

Esta breve enumeracion encaminada á recordar el atraso en que se halla esta provincia respecto á vias de comunicacion, nos convence de la necesidad absoluta de proveer á su remedio y tanto mas es necesario acudir pronto y enérgicamente á velar por nuestros caminos vecinales, cuando preciso es confesarlo, hoy se están perdiendo los muchos trabajos practicados ya en esta provincia en tan importante ramo.

Una rápida ojeada al estado actual de este asunto en nuestros dias nos convencerá plenamente de la afirmacion que dejamos sentada.

Desde que España perdió al gran Monarca D. Carlos 3.º, quedó casi olvidado el fomento de las vias públicas. Las guerras que produjo el desdichado pacto de familia, la administracion mas desdichada aun de D. Manuel Godoy durante el calamitoso reinado de D. Carlos IV, la lucha que sostuvo España por su independencia, y finalmente el Gobierno de la monarquia por D. Fernando VII, son épocas que ciertamente no han dejado grandes recuerdos en nuestra historia itineraria. En lamentable abandono se hallaba tan importante ramo al advenimiento al Trono de la Reyna D.ª Isabel 2.ª pero terminada la guerra civil de los siete años y ocupándose algunos gobiernos en restañar las heridas abiertas en el corazón de la madre Patria, se reconoció la urgente necesidad de atender muy principalmente á la apertura de vias de comunicacion, comenzando á construirse por el Estado gran número de carreteras. El impulso fué grande y como los móviles á que obedecia se inspiraban en la necesidad de proveer á toda España de una red de caminos, no podian aquellos dejar de ofrecer un sistema completo de comunicaciones y por ello en 1848 fué publicada la ley y reglamento de caminos vecinales, pues que sin existir éstos, no se ocultaba al gobierno que las carreteras abiertas á costas de tan grandes sacrificios, no podian rendir la utilidad que de ellas se esperaba.

Las bases en que descansa dicha ley son en resúmen las siguientes: Primera. Encargar á los entónces Jefes políticos que puestos de acuerdo con los pueblos de sus provincias llevasen á cabo la mejora ó construcción de los caminos vecinales, que se clasificaron de primero ó segundo órden, atendida su frecuentacion é importancia. Segunda: El Jefe político oyendo á los Ayuntamientos y al Consejo provincial, debia determinar los caminos vecinales de segundo órden, y fijando su anchura, quedando la declaracion de cuales habian de ser caminos vecinales de primer órden, á la cempetencia de la Diputacion Provincial prévio informe de los ayuntamientos y á própuesta y con aprobacion del Jefe político. Tercera: Los recursos con que contaba la ley para que pudiera establecerse con el tiempo la red de caminos cuya construcción se ambicionaba, se estendian á los sobrantes de los ingresos municipales, arbitrios estraordinarios, repartimientos vecinales y á la prestacion personal de cierto número de dias de trabajo al año.

Las disposiciones de la estensa y sabia ley de 8 de Abril de 1848, no hay que dudar que dieron algunos resultados en las provincias que tuvieron la fortuna de contar con un Jefe político, ó Gobernador despues, que supiera comprender la necesidad de llevar á cabo dichas benificiosas ordenaciones. La provincia de Gerona no fué de las ménos favorecidas y se recordarán siempre los importantes servicios que en este ramo se deben á la iniciativa de varios Sres. Gobernadores, figurando en primera línea entre los mismos, el nombre de D. José de Urbistondo, quien durante cuatro años de su mando, puso en su vigor en todos los pueblos la prestacion personal, obteniendo recursos municipales y provinciales, y dejando á la provincia mas de quinientos kilómetros de buenos caminos.

Las perturbaciones políticas de que fué Teatro España mas adelante, paralizaron la accion gubernativa, que ocupada en otros graves asuntos, no pudo velar con el interés que el caso merecia para la observancia de la ley de caminos vecinales, la cual sufrió una reforma en la de carreteras de 4 de Mayo de 1877 promulgada en 10 de Agosto del mismo año, en cuyo capitulo cuarto se trata de los caminos vecinales bajo la denominacion de *carreteras costeadas por los municipios*.

En dicha ley que hoy es la vigente en la materia, se establece en su artículo 45, «que son de cargo de los municipios las carreteras que no hallándose comprendidas en los planes del Estado, ni en los de las provincias, acuerden los ayuntamientos construir para satisfacer intereses de las respectivas localidades.» Determina

despues el art. 53 «que para la ejecucion de las carreteras municipales podrán los ayuntamientos votar la prestación personal,» observando lo que al efecto se dispone en la ley municipal vigente. «Los trabajos de conservación y reparación de dichas carreteras, se costearán con los créditos consignados prévia y precisamente al efecto en el presupuesto municipal.» Así los dispone el artículo 54.

Hé aquí en resúmen lo que ordenan las disposiciones vigentes en materia de caminos vecinales, y desde el momento que es potestativo en los ayuntamientos el acordar la construcción de dichos caminos, graves razones locales que más adelante detallaremos, impiden que se tomen dichos acuerdos y se quedan los caminos por construir. Pero aun hay mas, la morosidad de la gran mayoría de ayuntamientos es tan grande y tan continuada, que se han perdido ó se están perdiendo los grandes esfuerzos llevados á cabo en otras épocas, pues hoy no se entretienen las vias que antes se esplanaron, y cegadas las cunetas, las aguas pluviales discurriendo por el centro de dichos caminos, los han destruido casi por completo en muchos puntos.

¿Porqué causa miran nuestros ayuntamientos con tanta indiferencia este asunto? ¿porqué no destinan en sus presupuestos las cantidades necesarias para reparación de caminos? ¿porqué no aplican el recurso de la prestación personal con que les brinda la ley de municipios, que hoy rige su vida administrativa? Preguntas son estas á que darémos contestación satisfactoria al ocuparnos en el tercer capítulo, de la manera más fácil de llevar á cabo el proyecto general de caminos vecinales de esta provincia segun lo prescribe el enunciado del tema.



CAPÍTULO II.

Criterios que presiden á nuestro proyecto.—Carreteras del Estado.—Vias férreas.—Carreteras ó caminos provinciales de primera y segunda clase.—Caminos vecinales.



PARA presentar la red general de caminos provinciales y vecinales de esta provincia hemos partido de la base del último plan de carreteras del Estado publicado por el Gobierno en 1.º de Julio de 1880 y de la situación de las vias férreas establecidas hasta ahora. A fin de evitar la confusión que resultaría con multiplicación de citas, precindiremos nombrar otros planes de carreteras del Estado, publicados anteriormente; las vias férreas en proyecto, el plan de carreteras provinciales propuesto y anunciado por la Excmá. Diputación en 1878, y del plan de caminos vecinales que se formuló en 1863 y que fué publicado en el Boletín Oficial de la provincia.

De esta suerte podremos esponer con más claridad nuestro proyecto, que no debe limitarse á caminos vecinales, pues como quiera que su trazado depende del que tengan las carreteras provinciales que necesita nuestro país, es preciso proponer también algunas de estas indispensables vias de comunicación y relacionar con ella los caminos vecinales.

Esto sentado debemos advertir que nuestro proyecto tiene por base el plan de carreteras del Estado de 1880, y respecto la posición que ocupan los caminos, hemos procurado colocar las carreteras provinciales, de modo que evitando el paralelismo con las generales del Estado, las crucen solo perpendicularmente, abrazando en sentido longitudinal y transversal la mayor parte de nuestra provincia, discurriendo por terrenos fertilísimos en toda clase de productos é industrias.

En nuestro trabajo siempre ha presidido como idea principal la de facilitar la esportación é importación, comunicando á los pueblos, por medio de caminos vecinales, con las grandes vias de comunicaci6n que dejamos apuntadas y á fin de que por medio de estas lleguen lo mas directamente posible á la capital de provincia, á la del Principado y demás centros de producci6n y consumo, tanto de nuestra patria como del extranjero.

Como la red itineraria que proponemos, segun hemos manifestado, está basada en la de carreteras del Estado y vias férreas actuales, vamos á consignar la situaci6n de estas como base de las restantes vias de comunicaci6n que han de construirse, proponiendo las carreteras provinciales y los caminos vecinales despues, apuntando de paso las ventajas que reportaria cada comarca de las vias de comunicaci6n que debieran atravesarla.

Carreteras del Estado.

Plan de carreteras del Estado publicado en 10 de Julio de 1880 para la provincia de Gerona, y estado en que se halla su construcci6n.

COMPLETA.—De Gerona á Olot por Bañolas y Besalú. El Fluviá se pasa por un baden.

COMPLETA.—De Vich á Ribas por Ripoll.

COMPLETA.—De Gerona á S. Feliu de Guixols por Cassá y Llagostera está terminándose en la actualidad el puente sobre el Ridaura, cerca la Taulera.

CONSTRUIDA.—De Madrid á La Junquera, pasando por Tordera, La Granota, Gerona y Figueras. Faltan puentes sobre los rios Tordera, Terri, Fluviá y Manol.

CONSTRUIDA.—De Gerona á Palamòs por La Bisbal y Palafrugell. Falta un puente sobre el rio Risech cerca La Bisbal.

CONSTRUIDA.—De Besalú á Rosas por Figueras pasando por Castellon de Ampurias. Solo falta el puente sobre el rio Muga cerca Castellon y levantadas solo están las pilas del puente sobre el Manol. El puente sobre el Fluviá en Besalú está terminándose en la actualidad.

CONSTRUIDA.—De Figueras á Corsá (carretera de Palamòs) por Vilademat y Verges. Solo falta un trayecto en el paso del rio Fluviá, frente La Armentera.

EMPEZADA.—De Gerona á Anglés y Manresa por Vich.

EMPEZADA.—De Sta. Coloma de Farnés á Lloret de Mar por La Granota. Está construida desde Sta. Coloma á la Granota y en estudio la restante.

EMPEZADA.—De Hostalrich á Tossa por Blanes y Lloret de Mar. Hay construido el trayecto de Blanes á Tordera, el restante está en estudio.

EMPEZADA.—De Hostalrich á S. Hilario y fuente medicinal, por Arbucias y S. Hilario. Está construida hasta Arbucias, falta de Arbucias á S. Hilario y la fuente.

EMPEZADA.—De Sta. Coloma de Farnés á S. Juan de las Abadesas por Anglès, Amer, S. Feliu de Pallarols, S. Estéban de Bas y Olot. Está en estudio el trayecto de Sta. Coloma á S. Estéban de Bas y construida la de S. Estéban de Bas á Olot, faltando un puente sobre el rio Fluviá. Y está en construcción desde Olot á S. Juan de las Abadesas.

EMPEZADA.—De Solsona á Ribas por Berga, La Pobla de Lillet y Gombreny.

EMPEZADA.—De Ribas al puerto de Tossa y Puigcerdá, con ramales á Llívia y Bourg-Madame. De Ribas al puerto de Tossa está en construcción; de Tossa á Puigcerdá en estudio y los ramales de Llívia y Bourg-Madame sin estudiar.

EN ESTUDIO.—De Lérida á Puigcerdá por la Seo de Urgell.

EN ESTUDIO.—Del puesto de Campmany carretera de Francia á Massanet de Cabrenys.

EN ESTUDIO.—De Rosas á Cadaqués con ramal al puerto de la Selva.

EN ESTUDIO.—De El Estartid á S. Jordi Desvalls por Torroella de Montgri, Verges, Jafra y Colomés.

EN ESTUDIO.—De Llagostera á la estación de Caldas de Malavella.

EN ESTUDIO.—De Ripoll á la Frontera Francesa por S. Juan de las Abadesas, Camprodon y Molló.

SIN ESTUDIAR.—De Vilademat á Palafrugell, por la Escala y Torroella de Mongri.

SIN ESTUDIAR.—De S. Feliu de Guixols á Palamós.

EN resúmen, 22 carreteras en esta provincia comprende el plán publicado de carreteras del Estado, y segun la clasificación con que las hemos dado á conocer, se encuentran en el estado siguiente: *Completas tres. Construidas cuatro. Empezadas siete. En estudio seis. Sin estudiar dos.*

Hay que advertir y lo hacemos con dolor, que la carretera general en su trayecto de Gerona al Tordera, en muchos sitios ni tan siquiera puede considerarse como camino, pues abandonada

por el Estado bajo la supina razon de que era paralela con la via férrea, desde entonces no hay quien haya cuidado de ella, contando en la actualidad con kilómetros enteros de continuado barranco.

Vias férreas.

Reseñado el último plan oficial de carreteras del Estado en esta provincia, á ellas hay que añadir las importantes vias férreas con que contamos. La primera dirige desde Port-Bou por Figueras y Gerona al Empalme donde se bifurca en dos ramales, uno por el interior y otro siguiendo la costa, y ambos terminando en Barcelona. Estos dos ramales interesan á esta provincia, pues uno de ellos deja sus confines en el rio Tordera y el otro mas allá de Hostalrich. La segunda via penetra en la provincia de Gerona inmediato á Ripoll y por S. Juan de las Abadesas termina en las minas carboníferas de Surroca. Esta importante linea, bajando por Vich, termina en Granollers, donde enlaza con la precitada via del interior de Barcelona al Empalme.

Solo haremos mención en este lugar de los proyectos de vias férreas del bajo Ampurdán, de Olot á S. Pedro de Torelló y de Gerona á Olot por Anglés.

Carreteras ó caminos provinciales.

Vamos á comenzar tan compleja materia situando estas carreteras en sentido de Este á Oeste, y Norte y Sud de esta provincia, y haciéndolas atravesar aquellas comarcas que consideramos mas necesitadas de una buena via, para la estracción de sus ricos productos. Mas á fin de ofrecer una mejor inteligencia de esta memoria, acompañamos un mapa de la provincia en el que van señalados distintamente los muchos detalles que abraza nuestro modesto proyecto. Las carreteras del Estado están representadas con tinta negra, comprendiendo las construidas, las que se construyen y los trayectos que faltan á construir.

Las carreteras provinciales por razon de su preferencia las clasificaremos en dos clases. Las carreteras provinciales de primera clase serán aquellas de mayor importancia, ó que atraviesen dos ó más partidos judiciales: Y dejaremos para una segunda clase las que abracen un buen número de pueblos de un solo partido judicial. Todas estas carreteras van señaladas en el mapa con tinta encarnada.

Comenzemos por señalar las cinco carreteras provinciales de primera clase que en nuestro concepto seria conveniente que atravesaran la provincia de Norte á Sud y de Este á Oeste, en relación con las otras carreteras del Estado, segun el plán que acabamos de reseñar.

1.ª--*Carretera provincial de primera clase.*

Desde Vilademat, pasando por la estación de la via férrea de Camallera, se dirija á la estacion de S. Juan de las Abadesas, cruzando por Orriols, Bañolas, Mieras, Sta. Pau, Olot, valle de Viaña, y atravesando la cordillera de la Girona, empalmaria entre San Juan de las Abadesas y San Pablo de Segurries con la carretera del Estado, pudiendo dirigirse por la parte del valle de Ribas, el de Camprodon y Setcasas.

Esta carretera provincial atendida la posicion que tienen las del Estado, empalmaria con ellas en varios puntos. En Vilademat con la de La Bisbal á Figueras. En Bañolas con la de Gerona á Olot y en esta villa con la de Vich y San Juan de las Abadesas. Con el ferro-carril de dicha poblacion, y por último, con la carretera del Estado en estudio que dirigirá á la frontera francesa por la parte de Camprodon á San Lorenzo de Sardás.

Este camino provincial de primera clase, por un trazado transversal, abraza cuasi toda la provincia y le consideramos de mucha importancia para los pueblos y comarcas que atravesaria, puesto que daria salida hácia la montaña á los cereales, vinos y aceites que se cosechan en el bajo Ampurdan, partiendo como parte de las playas de La Escala. Bañolas trasportaria en todas direcciones sus productos industriales, consistentes en hilados, tejidos, papel de todas clases y cemento romano de las canteras que está explotando; contando además con una fácil comunicaci6n para acudir á dicha villa los que necesiten tomar sus aguas sulfurosas tan acreditadas.

La comarca de Bañolas á Olot hallaria mayor difusion á sus industrias de tejidos é hilados de todas clases. Los de Mieras y Sta. Pau podrian explotar los estensos bosques de encinar y robledos pròdigos de carbones y madera de construcción, que hoy dia no pueden aprovecharse por falta de vias de comunicacion.

De Olot á San Juan de las Abadesas se extraerian los productos fabriles de dicha villa; todos los productos agricolas del llano de Viaña, al igual que los bosques que forman el círculo de aquellos valles y los carbones de piedra y otros minerales.

2.ª--*Carretera provincial de primera clase.*

De Puigcerdá á Isobol por Bolvir y Ger, á la derecha del Segre, teniendo á su izquierda las del Estado de Puigcerdá á la Seo de Urgell, y la de Ripoll á Puigcerdá. De esta suerte quedaria la Cerdaña comunicada con la provincia de Lérida, con la de Barcelona y con Gerona: Dando salida al comercio de la Cerdaña, consistente en ganados, quesos, manteca, lignito y algunos cereales.

3.ª--*Carretera provincial de primera clase.*

Que atraviese la provincia de Este á Oeste, partiendo de Palamòs ó Barrio de San Antonio (carretera del Estado de San Feliu de Guixols á Palamòs) pasase por Calonge, La Bisbal y empalmado con la carretera de segundo orden de Palamòs á Gerona, en dicha villa se dirijiera por Cruilles, San Sadurní y Santa Pelaya, atravesando otra carretera del Estado en Cassá de la Selva y luego pasando por la estacion de la via férrea en Riudellots, fuese á empalmar con la carretera de Madrid á Francia en la Grañana y desde este punto, tocando en Viloví, empalmara en Santa Coloma con la carretera de la Granota á Olot, atravesando los términos de Santa Coloma y San Miguel de Cladells, yendo á parar, pasando por San Hilario Sacalm, á la provincia de Barcelona, empalmado con la carretera de Vich.

Este camino provincial que partiria del punto de Palamòs atravesando las ricas comarcas alcornocales cuyos pueblos ejercen la industria taponera, podrian trasportar sus productos hasta las carreteras del Estado y via férrea de Francia, quedando dichas poblaciones comunicadas por mar y tierra, de una manera fácil, con los mercados españoles y extranjeros. Desde las montañas de S. Hilario, Arbucias y Viladrau, podrian descender cómodamente á los centros vinícolas y taponeros, los aros de castaño y las maderas paraduelas y las tablas de corcho, al igual que los carbones, patatas, frutas y ganado que hoy día no pueden aprovecharse como es debido por la carencia de vias de comunicacion en que se encuentran aquellas dilatadas montañas, con gran perjuicio de la propiedad rural y el fomento agrícola que no tiene hoy otro medio de estraer sus productos que trasportándolos á lomos de los mulos de carga.

4.^a--*Carretera provincial de primera clase.*

Que saliendo de Torroella de Montgrí fuera á desembocar en la carretera del Estado de Gerona á Palamós en el término de la Pera, y cruzando otra carretera del Estado de Figueras á La Bisbal en el pueblo de Ultramort.

Salta á la vista la importancia de este trazado, pues el fertilísimo terreno que recorre, es de una gran importancia agrícola en cereales, legumbres, frutas y forrages.

Y 5.^a--*Carretera provincial de primera clase.*

La que partiendo del puerto de Rosas se dirija á Palau, Pau, estacion de Vilajuiga, Garriguella, Mollet, Campmany y cruce con la carretera de Madrid á La Junquera, cerca del puente de Campmany donde termine la via.

Las comarcas que esta atraviesa son riquísimas en multitud de productos y muy especialmente en vinos, aceite y corcho, abundando tambien los cereales de todas clases y manteniendo industria taponera en los pueblos de Cantallops y Campmany. Con esta via aumentaríamos el comercio y mejoraríamos el estado agrícola de las vertientes meridionales de los Pirineos. Su salida á la via férrea redundaria en beneficio de los puertos marítimos de Rosas, Cadaqués y La Selva, y ademas de facilitar la difusion de los productos arriba indicados, se promoveria en mayor escala la explotacion de canteras de cal, cemento romano, mármoles de Rosas, mineral de hierro, y jabon piedra de las Escaldas y La Bajol y la fabricacion de tapones, y de harinas en Pont de Molins, redundando todo en el consiguiente beneficio de propietarios, fabricantes y comerciantes.

Reseñados los caminos provinciales de primera clase vamos á hacer lo propio con los que clasificamos de segunda, que son los que han de contribuir á dar la animacion y la vida del tráfico á los primeros, comunicándola á su vez á las carreteras del Estado y á las vias férreas. Para la mas ordenada esposicion de nuestra proyectada red itineraria, espondremos el trazado de estas carreteras de segunda clase enumerándolas con relacion á los de primera, de las cuales han de ser derivaciones.

A fin de no repetir conceptos ya espresados, seremos sobrios al enumerar las ventajas que reportarian á las comarcas la construc-

cion de estas vías, ya que las hemos espresado, aun que á grandes rasgos, al relacionar las carreteras provinciales de primera clase. Numeraremos alfabéticamente estas nuevas vías.

La carretera de Vilademat á Setcasas, ha de contar con otras carreteras provinciales de segunda clase que en nuestro concepto han de ser las siguientes.

A.—Carretera de Castellfullit á Oix, Talayá y Ribellas al objeto de explotar los estensos bosques encinares y robledos que existen en aquellas vastísimas vertientes hasta cerca del Pirineo y que hoy no cuentan con otras comunicaciones que unas escabrosas sendas.

B.—Carretera de Castellfullit á Olot por S. Juan Las Fonts, atravesando una comarca, que aun que de muy poco trayecto, es muy rica por sus fábricas de hilados tejidos y papel continuo, las cuales necesitan mayores facilidades de las que hoy día gozan para el transporte de las primeras materias y objetos elaborados, tanto en sentido á Olot, como en el de Bañolas y Gerona. Hoy cuenta la fabricacion con un camino vecinal de S. Juan á Olot, y es tal el camino, que apenas pueden llevar los carros la mitad de su carga.

C.—Otro camino provincial de segunda clase es preciso establecer que partiendo de Olot, se dirija por Capsech, La Vall del Bach, Frexanet á Camprodon para dar salida á la gran extension boscosa de pinos, encinas y robles que actualmente y aun á costa de muchos sacrificios, solo redituan carbones en pequeñas cantidades, por efecto de los gastos del transporte, y algunas pocas tablas de pino que se llevan á Olot por medio de caballerías cargadas á lomo.

La carretera provincial de primera clase de Puigcerdá á Isobol necesita para su fomento de otra de segunda clase que es la siguiente.

D.—Carretera que partiendo de Ripoll vaya á parar en Borrada, en la provincia de Barcelona, pasando por las Llosas. Este camino nos daría la gran utilidad de servir de enlace con la comarca de Berga y la alta montaña de Cataluña, produciendo los resultados consiguientes para la extraccion de los productos forestales de aquellas regiones. Hay que advertir que en el plano está señalado este camino con línea *encarnada gruesa*, al igual que lo practicado en las carreteras provinciales de primera clase: La razon de esto estriba, en que esta vía, en nuestro concepto, debe

ser de la clase primera, si se pusieran de acuerdo como fuera debido, las provincias de Gerona y Barcelona.

E.—Carretera provincial de segunda clase de Ripoll hasta empalmar con la carretera del Estado de Sta. Coloma de Farnés á San Juan de las Abadesas pasando por Vallfogona y Ridaura.

Esta via continuacion de la de Borrada á Ripoll, viene á dirigir el tránsito hácia la capital de la provincia, proporcionando al propio tiempo la union de los valles del Ter con los del Fluviá.

F.—Carretera de segunda clase de Bañolas á Pont de Molins pasando por la rica comarca de Esponellá cruzando el Fluviá, Crespiá, atravesando la carretera de Rosas á Besalú siguiendo por Cabanellas, Lladó, Sistella, Terradas y Las Escaldas, hasta acabar en la carretera general de Madrid á Francia en la dicha poblacion de Pont de Molins.

La enumeracion de los pueblos porque atraviesa esta importante via, ya indica á primera vista sus grandes ventajas. Muchas serán las poblaciones que quedarán comunicadas, como pingües son las cosechas de vino aceite y cereales de tan fértil y poblado territorio.

G.—De Figueras á S. Lorenzo de la Muga pasando por Llers y Terradas, donde cruza con la otra carretera provincial de segundo orden de Bañolas á Pont de Molins.

Vinos, aceites, cereales, robledos, encinares y corcho *trefino*, rinden tan abundosos territorios, los cuales están hoy comunicados apenas por caminos fragosos y accidentados, en que apenas es posible el tránsito.

H.—De Vilafant, en la carretera del Estado de Rosas á Besalú, hasta desembocar en el término de Vilademuls en la carretera provincial de primera clase de Vilademat á S. Juan de las Abadesas.

I.—Otro de Vilademat á la estacion de Perelada.

Esta importantísima via discurre por el litoral del Ampurdan y partiendo de Vilademat, centro itinerario donde van á parar tres buenas vias, pasa por pueblos de tanta importancia como son Armentera, S. Pedro Pescador, Castellon de Ampurias, Vilanova de la Muga, y termina en la estacion de la via férrea de la villa de Perelada.

Esta via reúne para el tránsito los muchos productos agricolas de los citados territorios, y además auxilia las industrias de pesca y salazon de una gran estension de costa.

J.—Otro camino provincial de segunda clase desde la estación de la vía férrea de S. Jordi Desvalls, va á empalmar con la carretera del Estado de Gerona á Olot en el término de Cornellá, recogiendo á su paso los productos de la orilla izquierda de los rios Ter y Terri, comunicando Cerviá, Mediñá y S. Andrés de Rabós.

A los productos agrícolas de la comarca, hay que añadir los industriales, pues sabido es que el curso accidentado del Terri produce valiosos saltos de agua, de los cuales hoy solo han podido utilizarse algunos para la fabricacion de harinas.

K.—Otro camino de Gerona á S. Feliu de Pallarols pasando por S. Gregorio, S. Martin y S. Estéban de Llémana, á fin de dar salida á los carbones y demás productos de los bosques de todas clases especialmente encinares que hoy son los que se esplotan trabajosamente en cortezas, arcos y radios.

L.—Otro de S. Gregorio á S. Miguel de Campmajor á desembocar en el camino provincial de primera clase de Vilademat á S. Juan de las Abadesas y recorriendo la gran falda boscosa de Rocacorba, pasando por Canet de Adri, terrenos abundantes en robles de gran tamaño utilizables para construcciones navales y traviesas de ferro-carril.

La carretera provincial de primera clase ya espresada de Palamós hasta empalmar en la provincia de Barcelona con la carretera de Vich necesita la cooperacion de las siguientes carreteras provinciales de segunda clase.

LL.—De Calonge por el valle de Aro á empalmar con la carretera del Estado de Gerona á S. Feliu de Guixols, á fin de comunicar directamente los terrenos mas ricos de la provincia en la produccion del corcho.

M.—De la estación de la vía férrea de Breda hasta Sta. Coloma de Farnés, pasando por Breda, cruzando la carretera del Estado de Hostalrich á S. Hilario en el término municipal de S. Feliu de Buxalleu y discurriendo cerca de la Esparra, hasta terminar en dicha villa de Sta. Coloma.

Este camino cuyos puntos de partida son una villa importante y una estación de la vía férrea, produciria las ventajas de dar mayor impulso á la industria de alfarería y ladrillería de Breda, proporcionando dos grandes salidas á los ricos productos forestales del Montseny principalmente en aros y duelas y los de igual clase

y especialmente alcornocales, de los términos de S. Feliu de Bu-xalleu y La Esparra.

N.—Otro camino provincial de segunda clase para comunicar á Inglés, Ossor y Sta. Coloma, dirigiéndose desde Ossor por el Coll de Cirés, á empalmar con la carretera del Estado de Santa Coloma á Olot.

Esta inmensa comarca que está materialmente cuajada de castaños, hoy no tiene otro medio para extraer tan cuantiosos productos, que unos intransitables caminos de herradura. Daria al propio tiempo más fácil salida á los minerales que se extraen de Ossor, franqueando el paso á los productos del monte de la Virgen del Coll y valle de Susqueda.

N.—Otra carretera provincial de segunda clase de Tossa á Llagostera, necesaria de todo punto para comunicar á Tossa, que hoy está aislada por completo, con una villa de importancia por la cual atraviesa una carretera del Estado y donde puedan afluir las piezas de corcho de sus bosques y los productos de su abundante pesca.

O.—Otra carretera de la misma clase de Llagostera á Vidreras, ó sea entre dos villas importantes cruzadas por dos carreteras del Estado ejerciendo las dos la misma industria de fabricacion de tapones y facilitando la extraccion de leñas y corcho en panas de los bosques de Sta. Ceclina.

La carretera provincial de primera clase de Torroella de Montgrí á La Pera necesita de otras accesorias de segunda clase que son las siguientes.

P.—De Gualta á Vulpellach empalmando con las carreteras del Estado de Vilademat á Palafrugell, y la de Gerona á Palamòs.

Consideramos importante la construcción de esta via, por atravesar un territorio de muchos productos agrícolas y que no está cruzado por ninguna otra carretera, proporcionando mayor fomento á las fabricaciones de harina de Torroella y Gualta.

Q.—Otro camino provincial de segunda clase que saliendo de Palafrugell pase por Bagur, empalmando despues en el término municipal de Pals con la carretera del Estado de Vilademat á Palafrugell, por Torroella de Montgrí.

Bagur tiene derecho por su población y sus industrias taponera y coralífera, á contar con una via de comunicacion que le es sumamente indispensable.

R.—Otro camino provincial de segunda clase que partiendo de la estación de la vía férrea de Bordils, vaya á desembocar entre Corsá y La Bisbal, en la carretera del Estado de dicha villa y tocando en S. Marti Vell, Madremaña, Millás y Monells, cuyos términos son tan abundantes en maderas, leñas y corchos.

Terminada la exposición de nuestro proyecto de carreteras provinciales de primera y segunda clase segun su preferencia, vamos ahora á completar nuestra red de vias de comunicaci3n en la provincia de Gerona, enumerando por partidos judiciales los caminos vecinales, que vienen á ser los pequeños filamentos que han de dar la vida á las arterias mayores. En nuestro plano señalamos dichos caminos con *tinta verde* y á los cuales hemos procurado darles el menor trayecto posible, relacionándolos rigurosamente con las demás vias de comunicaci3n.

Caminos vecinales.

Plan de caminos vecinales relacionado con las carreteras generales del Estado, provinciales y vias férreas.

Partido judicial de Figueras.

Camino vecinal de La Junquera á La Bajol por Agullana.

Otro de La Junquera á Cantallops y Campmany empalmando en este pueblo con la provincial.

Otro de S. Clemente y carretera provincial de Rosas á La Junquera pasando por Espolla, Rab3s, Vilamaniscle y Garriguella.

Otro del empalme de la provincial de Rosas en Mollet por Masarach, Vilarnadal y Pont de Molins carretera general de Francia.

Otro que del mismo Mollet pase por Cabanas y Vilajuiga.

Otro de Vilabertran á Llansá, Culera y Port-Bou pasando por Perelada y equidistante de Garriguella y Vilajuiga.

Otro de Vilabertran á Vilatenim empalmando con la carretera de Rosas á Figueras.

Otro que de Vilasacra por Palol vá á parar á Perelada.

Otro de Vilasacra á Vilajuiga pasando por Vilanova de la Muga, Pedret y Marsá.

Otro que de la Vall, vaya á empalmar con el del puerto de la Selva en Llansá.

Otro que de Terradas pase por las Escaulas y Viure, yendo á empalmar con la carretera general de Francia.

Otro que de las Escaulas vaya á empalmar con la propia carretera en los Hostalets pasando por Llers.

Otro que de Llers vaya á parar á Navata pasando por Vilanant y Tarabaus afluyendo á la carretera de Figueras á Vilahur.

Otro que de la misma carretera vá de Cistella á Vilanant y Avignonet.

Otro que del mismo punto ó carretera vaya á empalmar en la general de Francia por Sta. Leocadia de Algama.

Otro que de S. Lorenzo de la Muga vaya á Albañá y Casabells partido de La Bisbal.

Otro que del mismo punto vaya á La Bajol por Darnius.

Otro que de Básacara empalme con la general de Francia y con la de Massanet de Cabrenys.

Otro que de S. Lorenzo de la Muga se dirija á Massanet de Cabrenys por Vilaritx.

Otro que de Albañá vaya á pasar als Hors por Carbonils, Vilaritx y Tapias.

Otro que de Albañá se dirija á Pincaró partido de Olot.

Otro que de Lladò vaya á Mayá y Riumors por Navata, Ordís, Borrásá y Vilamalla.

Otro de Figueras á Castellon de Ampurias por Alfar y Fortiá.

Otro de Vilasacra á Alfar.

Otro de Alfar á Vilamalla, Toñá, Garrigás y Sta. Eulalia á la estación de San Miguel de Fluviá.

Otro de Ciurana á S. Pedro Pescador por Estañet, S. Tomás de Fluviá y Torroella de Fluviá.

Otro de la carretera general de Francia pasando por Arenys yendo á parar á la estación de S. Miguel.

Otro que de Arenys vaya á empalmar con la carretera provincial de Ollés á Vilafant atravesando la carretera general de Francia por Romañá, Pontós y Cabanellas.

Otro que de Borrassá vaya á Pontós.

Otro que de Navata vaya á empalmar con la carretera provincial de Vilafant á Ollés en Espinavesa.

Otro de Espinavesa al empalme de la carretera de Olot á Figueras por Crespiá y Dosques.

Otro de Crespiá á Navata.

Otro de Cabanellas á Mayá.

Otro de Caixás á Crespiá.

Otro de Cabanellas á Caixás.

Partido judicial de Gerona.

Camino vecinal que partiendo de La Escala pase por Albons, Garrigolas, las Olivas y empalme en Colomés con la carretera del Estado de San Jordi al Estartit.

Otro que de Garrigolas pasando por Palau, Borrell empalmase con la carretera provincial de Vilademat á Bañolas.

Otro de Garrigolas á empalmar con la propia carretera de Ventalló.

Otro de Colomés por Vilopriu á Valldeviá empalmando con la citada carretera.

Otro de Verges á las Olivas por Mareñá.

Otro de Garrigolas por Tort y Belcaire á Ullá empalmando en este punto con la carretera del Estado de San Jordi al Estartit.

Otro de Mareñá á Belcaire por La Tallada.

Otro que partiendo de Bâscara pasando por Calabuitg y Vilahur, atraviése la vía férrea entre este pueblo y Saus, terminando en Ventalló y empalmando con la carretera provincial que vá de Bañolas á Vilademat.

Otro de Saus por San Mori atravesando el Fluviá en San Miguel partido de Figueras.

Otro de San Mori por Vilarrobau y Vulveralla y Saldet, á La Armentera, empalmando con la carretera provincial de segunda clase de Vilademat á Ampurias.

Otro de Ventalló á Vulveralla.

Otro de Bâscara por Vilademí, Vilademuls y Fontcuberta á empalmar con la carretera provincial de Bañolas á Vilademat.

Otro de Bâscara á Serriñá uniendo Vilert y Esponellá, empalmando con la carretera del Estado de Gerona á Olot.

Otro de Santeñs á Fontcuberta, á empalmar con la carretera provincial que pasa por Bañolas.

Otro de Ollés á empalmar con la citada carretera.

Otro que del empalme de dicha carretera en Camallera, dirige á Cerviá por Gahusas y Viladesens.

Otro de Gahusas al empalme de la carretera del Estado de San Jordi al Estartit.

Otro de Camallera á Orriols por Llampayas.

Otro de Gahusas al empalme del camino anterior.

Otro de Viladesens por Fallinas á empalmar con la carretera general de Francia.

Otro de Vilademí atravesando la carretera provincial que de

Bañolas pasa por San Estéban de Guialbes, á empalmar con la citada carretera de Francia.

Otro de Cornellá por Borgoñá y Vilavenut, empalmado con la carretera provincial de Bañolas.

Otro de Viladesens á Cerviá

Otro de Viladesens atravesando la carretera general de Francia y dirigiéndose á S. Andrés del Terri pasando por Vilafraser y S. Andrés de Rabós.

Otro de S. Julian de Ramis á S. Andrés del Terri empalmado con la carretera del Estado de Gerona á Olot.

Otro de S. Poncio de Fontajau á S. Medir por Tayalá.

Otro que de S. Medir por la Mota, vá á Palol de Rebardit hasta empalmar con la carretera de Olot.

Otro de Sarriá á Canet de Adri por S. Medir, Cartellá y Montcal.

Otro de Canet de Adri á S. Vicente de Camós hasta empalmar con la carretera de Olot.

Otro de Sors á empalmar con el anterior y con la propia carretera.

Otro de San Vicente de Camós por Miánegas, empalmado con la carretera provincial de Bañolas.

Otro de Granollers de Rocacorba á empalmar con la carretera provincial de segunda clase de Gerona á San Feliu de Pallarols.

Otro de Amer á San Gregorio, á empalmar con la citada carretera pasando por Contestins.

Otro de San Gregorio á Estañol por Bescanó, atravesando en este punto la carretera del Estado de Gerona á Vich.

Otro de Vilablareix á Estañol ó viceversa á empalmar con la carretera general de Francia.

Otro de Aiguaviva por Vilablareix y el Perelló á empalmar con la citada carretera.

Otro de Sta. Eugenia á Palau Sacosta.

Otro de Palau Sacosta á empalmar con la carretera de Francia en dicho término.

Otro de Palau Sacosta á Fornells.

Otro de Fornells á empalmar con la carretera general de Francia.

Otro de Fornells que atravesando la carretera de San Feliu de Guixols vaya á parar á Llambillas.

Otro de Fornells á Campllonch, hasta empalmar con la carretera provincial de Cassá de la Selva á Sta. Coloma.

Otro de Fornells á Castellar de la Selva por Quart.

Otro que partiendo de la carretera de Gerona á S. Feliu de

Guixols en Palol de Oñar, vaya á empalmar con la carretera provincial, de Cassá á La Bisbal.

Otro de Castellár de la Selva á empalmar con el anterior.

Otro de Castellár de la Selva por Llambillas, á empalmar con la carretera del Estado de Gerona á S. Feliu de Guixols.

Otro de Montnegre á Campdurá por Rafart.

Otro del empalme de la carretera general del Estado de Gerona á Palamós por Celrá; Juyá, y S. Marti Vell.

Otro del empalme de la citada carretera á Flasa y S. Lorenzo de las Arenas.

Otro de S. Lorenzo de las Arenas á Foixá partido de La Bisbal.

Otro de Gerona á Campdurá por S. Daniel.

Otro de S. Daniel á Palol de Oñar.

Partido judicial de La Bisbal.

Camino vecinal de la carretera del Estado de La Bisbal á Palamós, á Serra y Ullastret, con ramales en Peratallada y Canapost.

Otro del empalme de la carretera del Estado de La Bisbal á Vilademat, por Casavells, Matajudaica, Fonalleras y S. Iscle, hasta empalmar en Ultramort con la provincial de Torroella de Montgri.

Otro de S. Iscle á Gualta por Serra.

Otro de Pals por Palau Sator, á empalmar entre Peratallada y Canapost con el que pasa por dichos puntos.

Otro de Canapost á Vulpellach empalmado con la del Estado de Gerona á Palamós.

Otro que de Calonge vaya á pasar al empalme de la carretera del Estado en Gualta pasando por Vall-llobrega, Llofriú, Torrent, San Feliu de Boada y Palau Sator.

Otro que de Torrent empalme con la provincial de Bagur pasando por Regencós.

Otro de Palafrugell al Santuario de S. Sebastian.

Otro de Palafrugell á la Playa de Calella.

Otro de Montrás al empalme de la Carretera de Palamós.

Otro de La Bisbal á S. Juan de Palamós pasando por Fonteta, Fitor y Vall-llobrega, con ramales de Vall-llobrega á la carretera del Estado por Llofriú, y otro de Fonteta á la carretera de Palamós.

Otro de Vall-llobrega á Calonge.

Otro de La Bisbal á S. Pol empalmado con la carretera provincial de Calonge.

Otro de Cruilles á Sta. Cristina de Aro por S. Cipriá.

Otro desde el mismo punto por S. Cipriá de Lladó, á Llagostera.

Otro de Sta. Cristina de Aro á la playa de Fanals por Castillo de Aro.

Otro de Castillo de Aro á S. Feliu de Guixols.

Otro de Calonge á Llagostera pasando por Romañá.

Otro de Solius á la carretera del Estado en sentido á S. Feliu de Guixols.

Otro de Solius á la misma carretera en sentido á Llagostera.

Otro de Solius á la provincial de Tossa á Llagostera.

Partido judicial de Sta. Coloma.

Camino vecinal de Vidreras á Cassá de la Selva por Caldas de Malavella y S. Andrés Salou.

Otro de S. Andrés Salou al empalme de la provincial de Santa Coloma.

Otro de Sils á Viloví por Mallorquinas y Vallcanera con ramal desde este último punto que empalme con la carretera general de Francia.

Otro de Sils á Massanet de la Selva.

Otro de Vidreras á Massanet de la Selva.

Otro de Massanet de la Selva á S. Feliu de Buxalleu empalmado con la provincial de Breda, pasando por Martorell y Masanas.

Otro que de Masanas vaya á Gaserans por Grions empalmado con la vía férrea.

Otro de Riudarenas á la Esparra.

Otro de la Esparra á San Pedro Cercada con ramales á las provinciales de San Hilario y de Breda.

Otro de San Pedro Cercada á San Miguel de Cladells.

Otro de San Miguel de Cladells á Arbucias por Juanet.

Otro de Arbucias á Viladrau.

Otro de Arbucias á Breda por Riells y Viabrea.

Otro de Juanet á Susqueda por San Hilario y Osor.

Otro de Espineltas á la provincial de San Hilario á Vich.

Otro de Espineltas á Osor.

Otro de San Hilario al empalme de la del Estado de Sta. Coloma á Anglès, San Martín de Vellers y Castañet.

Otro de Sta. Coloma de Farnés á Salitja y Aiguaviva.

Otro de Vallcanera á Salitja por Viloví.

- Otro de Bruñola á Estañol por San Dalmay.
- Otro de Bruñola á San Martin Sapresa, atravesando la carretera del Estado de Sta. Coloma á Anglès.
- Otro de Hostalrich á Grions.
- Otro de Amer á San Martin de Caròs por San Martin Sacalm y Susqueda.
- Otro de Hostalrich á la provincia de Barcelona atravesando el Tordera.
- Otro de Hostalrich á Massanas.
- Otro de Hostalrich á Martorell de la Selva.

Partido judicial de Olot.

- Camino vecinal de Besalú á Ribellas por Lligordá, Beuda y Basagoda.
- Otro de Besalú á Casavells por Mayá, Sagaró, Sou y Lloret.
- Otro de Argelaguer á Mayá por Tortellá y Las Salas.
- Otro de San Jaume de Lierca á Talaixá por Palau de Montagut, Montagut, Sta. Bárbara, Entreperas y Saderna.
- Otro de Talaxá á Rocabruna por Monás y San Cristóbal de Bajet.
- Otro de Talaxá á Casavells por Basagoda.
- Otro de Rocabruna á Pincaró por Ribellas.
- Otro de Talaxá é empalmar con la provincial de la Ball del Bach por Bestraca y San Miguel de Pera.
- Otro de San Cristóbal de Bajet á la provincial de la Ball del Bach por Salarsá.
- Otro de la Ball del Bach á la carretera provincial de Olot á La Girona por San Salvador de Viaña.
- Otro de Capsech á Castellfullit por Castellá de la Montaña.
- Otro de Tortellá á Montagut.
- Otro del empalme de la carretera de Olot en Serinà, al empalme de la provincial de Gerona á San Feliu de Pallarols, á las Ansias pasando por Ausiñá, Fornt, Mieras, y San Aniol de Finestras.
- Otro de las Ansias al empalme de la carretera del Estado de Santa Coloma á Olot á las Planas.
- Otro de San Aniol de Finestras á San Estéban de Llémana.
- Otro del Tornt á S. Miguel de Campmajor.
- Otro de Ausiñá Castellfollit por Almar y La Miana.
- Otro del empalme de la provincial de Bañolas á Olot, á Almar por San Miguel de Campmajor y Ventajol.
- Otro de Mieras á la Miana por Sallent.

- Otro de Mieras à Folgarons.
- Otro de Mieras à San Aniol de Finestras.
- Otro del empalme de la carretera del Estado de Sta. Coloma à Olot en San Feliu de Pallarols, à cruzar la del Estado de Castell-follit à Olot por San Iscle, Sta. Pau y Begudà.
- Otro de Sta. Pau à la carretera de Olot por el Corp y Lacot.
- Otro de Batet à la provincial de Olot.
- Otro de San Iscle à las Planas por Cogolls.
- Otro de San Estéban de Bàs à Olot por Juanets, Puig pardin-
nas, San Privat de Bàs y La Piña.
- Otro de San Privat al empalme de la carretera del Estado de
Olot en San Pedro de Las Presas por Mallol.
- Otro de San Estéban de Bàs à Hostalets y el Grau.

Partido judicial de Puigcerdá.

- Camino vecinal de Llivia à Estabà.
- Otro de Llivia à Saneja.
- Otro de Llivia à Gorgou.
- Otro de Puigcerdá à la Tour de Carolt.
- Otro de Puigcerdá à Guils por Saneja.
- Otro de Ger à Maranges por Greixa.
- Otro de Puigcerdá à Coll de Jou, por Ventajol, Valltorta, Mo-
soll, Das, Urús y Fustañà.
- Otro de Puigcerdá à Dàs, por Aja, Pareras, Caixans, Urtg, Vi-
lar, Alp y provincia de Lérida.
- Otro de Suligasola à Prat por Sanabastra.
- Otro de Ager à Vilalloquent.
- Otro de Ager à Burg-madame (Francia).
- Otro de Fornells à la carretera del Estado de Tosas.
- Otro de Dorri à dicha carretera.
- Otro de Navà à la misma carretera por Planolas.
- Otro de Campellas à Ribas.
- Otro de Ribas à Nuria por Caralps.
- Otro de Ribas à Camprodon por Pardinás.
- Otro de Ribas à S. Juan de las Abadesas por Brugera y Ogasa.
- Otro de la carretera del Estado de Ripoll à Ribas à Palmerola
por Estiula y Santa Eulalia de Viladonga.
- Otro de Estiula à Ripoll.
- Otro de Estiula à S. Cristóbal de Campdevánol.
- Otro del empalme de la provincial de Ripoll à Las Llosas y
S. Saturni de Sobellas.

Otro del empalme de la carretera del Estado de S. Juan á Camprodon á Caballera.

Otro de Camprodon á Creixenturi.

Otro de Camprodon á Setcasas por Llanás y Vilallonga.

Otro de Nuria al Empalme del anterior por Tragurá.

Otro de Camprodon á Molló.

Otro de Camprodon á Rocabruna por Freixanet.

Otro de Vallfogona al empalme de la carretera del Estado de Olot á S. Juan de las Abadesas.

Otro de Vallfogona á Vidrà.

Otro de Vallfogona á Lleyers.

Otro de Ripoll á Vidrà por Lleyers.

NOTAS. Tanto las carreteras provinciales como los caminos vecinales proyectados tendrán el ancho que consigna la ley.

Las carreteras provinciales de primera y segunda clase, reunirán las mismas condiciones de anchura y de solidez en sus obras.



CAPITULO III.

Preocupaciones de los pueblos respecto á caminos.—Estado financiero de nuestros municipios.—Resistencia de los pueblos en hacer uso de la prestación personal.—Defectos que se notan en la actual ley de prestación personal.—Resultados que produce en la práctica.



ENSAR que voluntariamente la generalidad de los ayuntamientos de esta provincia han de acordar la construcción de caminos vecinales, es abrigar una esperanza completamente ilusoria. Este criterio nos merece el artículo 45 de la ley de 1877. Descendamos pues del derecho escrito à su práctica, y espongamos claramente en que razones descansa nuestro aserto para comprender cuan equivocado estuvo el legislador al suponer que los ayuntamientos de esta provincia, à los que solamente nos referimos, se hallarian propicios para acordar la construcción de caminos, dados los medios que la ley les concede.

Hemos de empezar por tener en cuenta que los grandes propietarios à quienes se ha de suponer mayor ilustración, no viviendo en los pequeños pueblos rurales, los ayuntamientos en su mayor número están formados de labriegos, cuya rudeza no les permite tener convicción de la importancia que tiene la construcción de una red de caminos vecinales, ni tampoco de los gastos reproductivos que necesariamente aquella debe ocasionar. En muchos pueblos hasta se sostiene la necia teoría de que la facilidad del transporte, siendo causa de la baratura de los productos, há de arruinar à los labradores, pues no podrán vender à buen precio el fruto de sus cosechas. Sostienen otros con gran egoismo bue desde el momento en que se facilita el tránsito de carros hasta los pueblos más apartados, estos harán la concurrencia à los que se hallen más cerca de los centros de consumo, ya que indistintamente pueden acudir los compradores à

extraer productos á un gran número de localidades. A semejanza de aquellos labradores de la Mancha que no quieren plantar árboles porque dicen que crían pájaros, no faltan otros de ánimo meticoloso, que ven con horror la construcción de caminos por que dan lugar el establecimiento de Mesones y Tabernas, criaderos segun ellos de la gente de mal vivir.

Pero no es el egoismo, el miedo, ó la bellaqueria de unos cuantos, los que causan principalmente el incumplimiento de la ley: otras razones más graves y de más peso son las que en nuestro país hacen ineficaz el celo del legislador.

En primer lugar es inútil esperar que en los presupuestos municipales puedan consignarse no tan solo cantidades suficientes para la construcción de caminos, si no que tal es la ruina en que se encuentran nuestros ayuntamientos, que ni tan siquiera pueden disponer de una cantidad anual suficiente para atender á la simple conservación de las vías ya esplanadas. No es, no, que nos entreguemos á vanas lamentaciones al consignar que nuestros municipios no pueden disponer de fondos para aplicar á la mejora y aumento de las vías públicas. Una triste realidad nos hace consignarlo así. Los ayuntamientos de esta provincia en su inmensa mayoría están cerrando con dificultad sus presupuestos, puesto que no les es posible sobre llevar la pesada carga de tantos gastos obligatorios como se les ha impuesto: á ellos solo se les conceden facultades para recargar un cuatro por ciento sobre la riqueza territorial, un diez por ciento sobre las cuotas de contribucion de subsidio y un ciento por ciento sobre la odiada contribución de consumos. Estas son las fuentes de ingreso de las arcas del municipio y á primera vista se comprende, cuan poco abundosas han de ser dichas fuentes en las poblaciones rurales. El diez por ciento sobre las cuotas de contribucion de subsidio en nuestras aldeas, es un ingreso puramente nominal, pues en ellas todos los contribuyentes por subsidio se reducen á un tabernero, algun barbero y á un médico si es que en el pueblo lo hay. El poder obtener los municipios una cantidad igual á la que le señala el Gobierno por al cupo de consumos, les produce una cantidad exigua en razon á los gastos que ocasiona y al número de partidas fallidas que suele haber entre los contribuyentes de la última clase. La riqueza territorial que constituye la base principal de los ingresos en dichos pueblos, y en donde pudieran estos hallar los recursos suficientes con que nivelar los presupuestos municipales, está defendida por la ley, que solo permite recargar la ya expresada cantidad del cuatro por ciento.

Hasta aqui los ingresos que son bien pocos; examinemos ahora

si alcanzan á cubrir los gastos que necesariamente y por imperio de la ley tiene todo ayuntamiento que atender. Estos son los siguientes: 1.º Gastos provinciales los cuales absorven casi en totalidad el cuatro por ciento recargado sobre la riqueza territorial. 2.º Pago de empleados tan indispensables, como son el secretario y el alguacil. 3.º Manutencion de los presos pobres del partido. 4.º Gastos ineludibles de quintas, elecciones, oficinas, correos y suscripciones obligatorias, y 5.º El enorme gasto que tienen los pueblos sustentando á los maestros y pagando la cuarta parte de sus dotaciones, para gastos de material de escuelas.

Ahora bien; si el cuatro por ciento de recargo sobre la riqueza territorial la absorven los gastos provinciales, quedan á los ayuntamientos rurales para hacer frente á los demás importantes gastos obligatorios, el recurso del ciento por ciento sobre la contribucion de consumos y como este recurso no basta para subvenir á aquellos, de aquí el indispensable déficit, que, como se repite todos los años, han labrado la completa ruina de las pobrísimas arcas municipales,

¿Es posible pues abrigar la más remota esperanza de que los ayuntamientos, aun que así lo quieran, puedan consignar la mas pequeña partida cobrable para construcción de caminos? ¿Es posible que tan siquiera destinen alguna cantidad á la conservación de los caminos existentes? No busquemos pues la formación de la tan necesaria red de caminos vecinales, en los recursos que para este objeto acuerden los ayuntamientos. La intención del legislador fué buena, pero la necesidad á que proveyó queda en pié.

Otro recurso sin embargo dá la ley á los ayuntamientos para atender á las construcciones y mejoras de los llamados caminos municipales, pues como hemos visto, el artículo 53 de la ley determina que *«podrán los ayuntamientos votar la prestación personal; es decir, que les es facultativo á los municipios el imponer ó no á los vecinos la carga de tener que ejecutar gratuitamente un número de jornales en las espresadas vías.*

Si los ayuntamientos carecen de fondos para acudir á tan importantísimo servicio ¿porque en nuestra provincia de algunos años á esta parte no vemos que alguno de ellos, voluntariamente, haga uso de la facultad que le dá la ley y acuerde por lo tanto imponer al vecindario la prestación personal? Si el estado de los caminos llega á veces á tal punto que queda interrumpida la circulación, ¿porque voluntariamente los ayuntamientos no acuerdan la prestación, ya que la ley municipal lo previene siquiera para reparar los desperfectos indispensables? La esperiencia nos enseña que cuando sin camino por efecto de una lluvia torrencial que-

da en algun punto interrumpido por completo, los pueblos miran con gran indiferencia el asunto y entónces se ofrece al espectáculo que aquellos que se ven apurados por la necesidad de hacer uso del camino, reparan interinamente el desperfecto á fin de poder pasar, y siempre es una triste realidad que los ayuntamientos no acuden al remedio; á menos que no se vean muy apretados por órdenes terminantes del gobierno civil, que algunas veces, ni estas bastan.

¿Que inconvenientes produce pues en la práctica la prestación personal que tanto repugna ponerla en planta á nuestros ayuntamientos? Estudiemos esta trascendental cuestión, y ella nos dará la clave de la inutilidad de los esfuerzos del legislador en favor de las carreteras municipales. El tema propuesto por la real Sociedad Económica, habilmente pide que se indique *la manera más fácil de llevar á cabo el proyecto general de caminos vecinales*, y nos hallamos en el deber de estampar las convicciones, que en la introducción de esta memoria hemos dicho, que habíamos adquirido de un estudio basado en la esperiencia.

Examinemos pues en lo que consiste la prestación personal y para ello comencemos por copiar el artículo 79 de la ley municipal en que aquella se consigna: Y dice así el artículo «*La prestación personal se concede como auxilio para fomentar las obras públicas municipales de toda especie: Los ayuntamientos tienen facultad para imponerla á todos los habitantes mayores de 16 y menores de 50 años, exceptuando los acogidos en los establecimientos de caridad, los militares en activo servicio y los imposibilitados para el trabajo.—El número de dias no excederá de 20 al año, ni de 10 consecutivos, siendo redimible cada uno por el valor que tengan los jornales en cada localidad.*»

El vecindario de los pueblos rurales si no ha leído el artículo de la ley, de sobra conoce sus efectos, por que los ha tocado cuando en la provincia se hizo uso de aquella y nada hay para los payeses mas odiado que el dar cumplimiento á la prestación personal. Desapasionadamente hablando, como cumple el honrado fin que se propone la Económica, debemos nosotros manifestar que á los pueblos les asiste la razón. Vamos á demostrarlo.

Es indudable que la prestación personal es una carga que aplica una ley, que resulta poco inspirada en la equidad como se requiere en buena justicia distributiva. Si bien es verdad que todos los españoles están obligados á acudir á las cargas del Estado, esto siempre ha de ser en proporción á los haberes que posean, los cuales se hallan siempre ralacionados con las utilidades que experimenten. La ley de prestación personal comprende á todos los

habitantes mayores de 16 y menores de 50 años, sin hacer distinción entre el opulento y el pobre, cuando éste siempre vá á pié y para él, un camino ancho y llano, no le es de necesidad absoluta, mientras que al rico le es indispensable, porque vá en carruage, posèe vehiculos de transporte en sus casas de labranza, está directamente interesado en dar vida á los ferro-carriles de que quizá es accionista y sobre todo, tiene en sus haciendas productos que extraer y productos que importar.

Siendo pues tan distintas las necesidades de las vias de comunicación entre los opulentos y los pobres, sin embargo la ley les considera iguales al imponerles la carga. Pero aun hay mas; el artículo 79 de la ley aun envuelve otras injusticias que ha comprendido nuestro pueblo, ya que aquel faculta la imposición de diez jornales consecutivos, siendo redimible cada uno por el valor que tengan en cada localidad. Si por el jornal se devenga salario y en buenos principios económicos el salario representa la cantidad que necesita para mantenerse el jornalero y su familia, ¿cómo pues privar á la mayoría de vecinos de jornal, ó lo que es lo mismo de comer por durante diez días, dejándoles por todo consuelo la libertad de redimir la carga en metálico, por idéntica cantidad que podria ganar el trabajador si no asistiera personalmente al servicio de caminos, y por igual cantidad que paga el potentado? Al propietario no le causa gran estorsion los veinte jornales á que le pueden obligar durante el año, ni áun cuando se le impongan diez jornales consecutivos, pero al que vive solo de su jornal semejante imposición es una ruina. El rico redime la carga con un pago en metálico que por su poca cantidad apenas lo advierte, mientras que el pobre no teniendo para redimir, se ve obligado por temor á la autoridad á trabajar en los caminos, donde presta poca utilidad, porque no trabaja, y mientras tanto él y su familia se quedan sin tener para el preciso sustento.

Pero aun no hemos concluido en señalar los defectos que se notan en los artículos de la ley. Las municipalidades rurales cuentan con leguas de estension en sus territorios y de consiguiente, son muchos y dilatados los caminos á que deben atender; muy al revés de lo que acontece en las grandes poblaciones, donde reside la riqueza, que regularmente tienen por término municipal el recinto urbanizado y de consiguiente, son escasísimos y muy cortos los trayectos de los caminos vecinales por los cuales deben velar, y aun este número las mas de las veces se reduce á cero, ya que en las grandes poblaciones afluyen las vias férreas y las carreteras que corren por cuenta del estado ó de la provincia. De modo que tenemos que al dar cumplimiento al artículo 79 de la ley municipal

que faculta á los ayuntamientos para imponer la prestación personal, las grandes poblaciones que lo podrian todo, apenas les queda nada por hacer, y aun esto lo dejan olvidado, mientras que en los municipios rurales que nada pueden por falta de recursos, se encuentran en el deber de tener que hacer muchísimo, y las mas de las veces para prestar inmediata utilidad á los grandes propietarios que viven en las ciudades, y á los cuales resulta que nada se les exige respecto al servicio de que tratamos.

He aquí las causas que producen en los pueblos ese ódio tan profundo que hoy sienten hácia la prestación personal, ódio que subiendo de las capas mas bajas hasta los que desempeñan el cargo de concejales, han formado sentimiento público, hasta el punto que no hay ayuntamiento que voluntariamente quiera arrostrar la impopularidad, acordando cualquier mejora pública por beneficiosa y urgente que sea, si no hay otro medio para ejecutarla que la imposición de la expresada gabela de prestación personal. Tanto es así, que algunas veces es tan grave el mal estado de un camino, que interrumpiendo los servicios públicos, obligan á la primera autoridad gubernativa de la provincia á tomar cartas en el asunto y como quiera que en las cajas municipales no existen fondos para aplicar á las aludidas reparaciones, de aquí que se ha de echar mano de la prestación personal; entónces y solamente entónces los ayuntamientos la ordenan y escudados con una orden terminante del Gobierno civil, se presentan ante sus administrados haciendo el papel de víctimas, á fin de no incurrir en la malvolencia de sus convecinos. Cuando ócurren estos casos, á fuerza de ruegos y amonestaciones que redundan en desprestijio de la autoridad consiguen los alcaldes que algunos vecinos vayan á trabajar á las carreteras y los que á ellas acuden, escasamente hacen trabajo por medio jornal y se cubre el expediente con rellenar algunos baches y desviar del camino algun vertedero de aguas, ú otra cosa insignificante que de poco sirve, no atreviéndose á castigar al que haya faltado.

Esto es lo que ocurre en los pueblos mas dóciles. En otros, en que la gente ofrece una resistencia pasiva al cumplimiento de la prestación, no le queda á la autoridad local mas recurso que avenirse con algunos propietarios, para hacer algo de mancomun con que cubrir el expediente, ante que acudir á la medida extrema de hacer respetar las órdenes con imposiciones de multas, que como no se pagan traen consigo los procedimientos dolorosos del embargo y las represalias son comunmente las talas de árboles y quema de pajares y ese sin número de rencores tan frecuentes en los pueblos, cuando se imponen mandatos impopulares. Mien-

tras tanto, los caminos quedan sin reparar, haciéndose entre el comun de las gentes vulgares objeto predilecto de discordia, cuando tan necesario es para su fomento que sean objeto de general simpatía, como lo son las provincias Vascongadas de España, como lo son en Inglaterra, en Francia, en Alemania y en todas las regiones adelantadas.

Esta es la triste realidad de lo que sucede. No hemos creído prudente vestirla con falsos colores, ni abrigar ilusiones para engañarnos á nosotros mismos, ya que no podríamos ocultar la verdad á la sabia penetración de la Sociedad para la cual escribimos. Esta no es un centro administrativo servido por funcionarios que llenos de los mejores deseos pueden ser engañados, por no conocer sobre el terreno lo que pasa en el país; la Sociedad Económica está formada por un núcleo de personas escogidas en su mayoría grandes propietarios, que por evidencia propia conocen en su desnudez la gravedad de los males que dejamos reseñados, y cuya culpa primordial más que achacarla á los pueblos rurales, debe buscarse en la deficiencia de una ley que no responde á su laudable objeto, pues en ella existen vicios bastantes para que justamente sea rechazada su aplicación.

Claramente tenemos pues manifestada nuestra opinión acerca del importante tema propuesto por la Sociedad Económica. Hemos demostrado la absoluta necesidad de dotar á esta provincia de una buena red de caminos vecinales que se relacionen con los ferro-carriles y carreteras generales. Pretendimos explicar en un segundo capítulo dichas relaciones y las ventajas que á cada comarca reportaría nuestro proyecto general de vías de comunicación incluyéndolo en él, no solamente los caminos vecinales, sino hasta los provinciales y relacionándolos todos con las carreteras del Estado, á fin de establecer la debida unidad y armonía en la red de vías de comunicación. En este tercer capítulo procuramos señalar las causas del abandono en que se encuentran nuestros caminos. Esto sentado y partiendo de las afirmaciones que acabamos de exponer, vamos á significar la manera que en nuestra opinión es más fácil acabar con tal perjudicial estado de cosas y llevar á cabo una empresa de tanta importancia:



CAPÍTULO IV.

Recursos para llevar á cabo la red de vías de comunicación provinciales y vecinales.—Deben construirse por imperio de la ley y bajo un plan fijo.—Sustitución del trabajo personal por la redención á metálico obligatoria.—Proyecto para llevar á cabo el cobro en los pueblos rurales y en los grandes centros.—Recursos pecuniarios.



s de comun sentido que antes de emprender cualquier obra, han de allegarse recursos seguros á fin de poder realizarla, y si es indispensable tambien dotar á esta provincia de una red de vías de comunicación, desde el momento que reconozcamos la necesidad, debemos buscar estos recursos fijando un sistema equitativo, ineludible, permanente, á fin que las obras que han de practicarse no se interrumpan, no sea su realización protestativa de los ayuntamientos, no den los gastos que ellas ocasionen motivo de queja por la falta de equidad en su reparto. Inspirados en tan sólidos fundamentos, procuraremos armonizar la ley con las necesidades de la práctica, despojando aquella de todos los inconvenientes que hoy presenta en su aplicación.

En nuestro concepto, los recursos que pueden allegarse para la construcción y sostenimiento de los caminos vecinales solo pueden ser de dos clases: recursos pecuniarios consignados ora en los presupuestos municipales en todas aquellas poblaciones en donde esto sea posible, ó bien las cantidades fijadas para caminos en los presupuestos provinciales y recursos facilitados por la prestación personal.

Para exponer con método nuestro pensamiento, permítasenos que hablemos primero y largamente de lo que en nuestro sentir

debe ser la prestación personal, para tratar despues de los recursos pecuniarios presupuestados, aplicables á caminos vecinales.

En primer lugar, la ley transparentando claramente la imperiosa necesidad de construir caminos, debe ponerse por encima de las preocupaciones y recelos inconscientes de los pueblos, é inspirándose en los intereses del bien público, es necesario que ejerza una saludable tutela sobre los ayuntamientos, á quienes no se les deben dar facultades dejando á su arbitrio el trabajar ó dejar de trabajar en las vías de comunicación á ellos encomendados: y tanto más necesaria es la tutela, cuanto que para establecer una buena red de caminos vecinales, se ha de partir de un plan fijo, que interese á toda la provincia, y no es posible por consiguiente el abandonar á la privativa de los ayuntamientos, el que proyecten sus caminos en discordancia de dicho plan.

Bajo este criterio, que en nuestro concepto es fundamental, mantenemos la convicción de que el servicio de caminos ha de ser ineludiblemente obligatorio, imponiéndolo el imperio de la ley, cuyos preceptos deberá hacer cumplir el Jefe superior administrativo de la provincia sin excusa ni contemplación alguna; mientras que todos los trabajos que en ellos se efectuen, deberán ser dirigidos é inspeccionados por personas facultativas de reconocida competencia en el ramo de que se trata.

Estos principios están reconocidos muy oportunamente en el *reglement general sur les Chemins vicinaux*, en cuyo artículo 18 se prescribe muy oportunamente, «*que los trabajos en los caminos vecinales de interés comunal han de ser efectuados bajo la autoridad del prefecto: los directores de caminos quedan encargados de intervenir, vigilar y afianzar el hecho de la buena ejecución de las obras:*» estos saludables principios consignados como base de la ley en la Nación vecina, son la causa eficiente del adelanto siempre progresivo que se nota en Francia en materia de caminos vecinales, pues allí todos los años sin interrupción, se reparan las vías esplanadas y se comienzan otras nuevas, siguiendo un plan trazado de ante mano, y cuya ejecución es obligatoria.

Dando ya por sentada la necesidad de adoptar los principios expuestos, procurémos armonizar nuestra ley de 1848, en lo relativo á lo que en la misma se prescribe á cerca la prestación personal, fundándola no solo en más seguras bases de equidad y justicia, si no indicando tambien aquellos medios que en nuestro sentir pueden hacer que sus disposiciones no resulten como hasta aqui asaz ilusorias.

En primer término, consideramos inconveniente y poco útil el sistema de realizar la prestación por medio del trabajo personal.

En nuestro país la ilustración no ha cundido lo bastante entre las gentes del campo para que se avengan, con entusiasmo patriótico, à trabajar gratuitamente cuando lo mande la ley. A si es que no siéndole à nuestro pueblo posible tener aun estas virtudes, debemos comprender que todos aquellos à quienes se les pague el jornal, trabajarán muchísimo más y con mejor acierto que teniendo que ejecutarlo forzosamente y sin renumeración ninguna.

Es de altísima conveniencia cambiar el sistema adoptado por la ley, exigiendo de ahora en adelante la redención en metálico del servicio que nos ocupa.

No se nos oculta que con nuestro pensamiento vamos à imponer al país una contribución, pero ante lo enojoso de esta idea, debe consolarnos el que el impuesto que nosotros pretendemos imponer, no será un nuevo impuesto y si tan solo una sustitución de la carga de la prestación personal, en una forma mucho más cómoda, más útil y sobre todo más barata que aquella, pues desde luego preside à nuestro pensamiento el conciliar la economía de la redención, con las mayores ó menores posibilidades contributivas y utilidades realizables entre los que deban sufrir el impuesto.

De esta suerte, todo español desde 18 à 60 años vendrá obligado à sufrir una carga anual para construcción y entretenimiento de caminos vecinales y de empedrados y alcantarillados en las calles y plazas de las poblaciones. Para atender à este servicio, se formará anualmente en cada pueblo una lista de todos los que llamados por la ley deben prestarle y en virtud de dicha lista, el Jefe superior administrativo de cada provincia, señalarà el cupo que corresponda de contribución à cada pueblo à razón de cinco pesetas por contribuyente. Todos los años, los ayuntamientos cuidarán de la constitución de una junta compuesta de seis individuos elegidos à la suerte, entre los comprendidos à la prestación, debiendo ser presidente nato de estas juntas repartidoras los alcaldes de los pueblos. Las juntas, à semejanza de las creadas hoy día para el reparto del cupo de la contribución de consumos, deberán proceder al señalamiento de clases y distribución de cuotas entre los concurrentes à la prestación personal, fijando la ley como à cuota mínima la de cuatro pesetas, pagaderas, como todas, por trimestres adelantados, con cuya pequeña cantidad contribuirían al sostenimiento de las vías vecinales las clases menos acomodadas. No podrán estas con razón tachar de muy gravoso el pago de este impuesto, pues hoy cualquiera ayuntamiento amparado en el artículo de la ley municipal que hemos citado, puede imponer al vecindario sin distinción de clases hasta veinte jorna-

les anuales, aun cuando à decir verdad, esa contribución de los veinte jornales por año, no resulta cara ni à pobres ni à ricos, pues ha caido en tal olvido la disposición legal, que los pueblos no imponen à nadie ni un solo dia de trabajo.

De mejor argumento podemos hacer uso para probar que la nueva forma de prestación personal que nosotros proponemos, tiene grandes condiciones de baratura, ya que en nuestro sentir, fuera el único impuesto que vendría de una manera mas directa é inmediata à ingresar de nuevo en el bolsillo del contribuyente. Pronto lo demostraremos.

Una de las ventajas que debe proporcionar el impuesto de vias vecinales que proyectamos, es que la cantidad que cada pueblo recaude, deba ser precisamente invertida en los caminos de la demarcación del pueblo que ha aprontado aquella. Consideraciones de alta conveniencia nos obligan à sentar esta base. Antipáticos al pueblo son siempre todos los impuestos, pero si alguno ha de serlo menos que lo de costumbre, será sin duda el que proyectamos, pues el pueblo que debe pagarlo, es quien está llamado à gastar la cantidad que ha recaudado en un objeto tan tanjible, hasta para los mas rudos, como lo son los trabajos que se practiquen en un camino realizado à la vista de todos y para utilidad inmediata y principal del contribuyente. Además, à éste le será potestativo reembolsarse materialmente de la cantidad satisfecha, pues en igualdad de circunstancias, ha de ser de justicia que sean siempre preferidos para el trabajo en los respectivos caminos vecinales, los vecinos de cada pueblo, no tan solo en sus personas, como tambien en sus vehículos, pues sabido es cuan principal papel juegan en la apertura de caminos los carros y carretas, trasportando tierras, piedras y grava. El rico no acudirá à buen seguro à desmontar terreno en la carretera y entónces el pobre que contribuye à la obra con cuatro pesetas anuales, verá clarisimamente como despues de ayudar con su óbolo à una mejora que por ser pública, siempre podrá utilizar, ha ayudado tambien à crear en su pueblo una fuente de trabajo que mana un regular número de jornales anuales, pagados segun costumbre del pais, y los cuales él puede aprovechar, recobrando el dinero que ha gastado y ganando la mayor cantidad que ha satisfecho por el mismo concepto el propietario. Este razonamiento patentiza los buenos fundamentos económicos que en nuestro concepto reúne el impuesto que hemos proyectado, y al cual para hacerle viable y duradero, hemos querido revestirle tambien de las mejores condiciones de popularidad. Pidámosle cuatro pesetas al jornalero para que pueda ganar mas de quintuplicada esta suma y el impuesto no podrá ser odioso nunca.

Conveniente sería además que para el repartimiento del cupo que correspondiera á cada pueblo, señalara la ley prescripciones claras y terminantes para que á ellas debieran sujetar su criterio las juntas repartidoras. En nuestra opinión y para evitar dificultades prácticas, tendría que basarse el reparto en diferentes clases de contribuyentes y tener en cuenta en la clasificación de los mismos y consiguiente aplicación de las cuotas que correspondieran á cada clase, no solo la condición social de los contribuyentes, si no tambien el número de carros y caballerías que poseyeran y hasta la profesión á que estuvieran dedicados, pues indudablemente han de tener mayor interés y han de reportar mayores ventajas del buen estado de los caminos, todos aquellos que ejerzan por ejemplo industrias de tráfico, en las que el acarreo les es de primera utilidad; para ellas los buenos caminos les sirven para llevar mayores cargas en sus carros; evitan que se les malogre el ganado y ahorran además una cantidad anual que han de aplicar á los desperfectos que se ocasionan frecuentemente en los vehículos, cuando se ven forzados á tener que circular por caminos que no reúnen buenas condiciones de tránsito.

A fin de llegar á los sólidos resultados que nosotros esperamos de nuestro plan, fuera preciso tambien que en la reforma legislativa que á nuestro entender debiera promulgarse, contuviese las más meditadas prevenciones á fin de asegurar la marcha normal del cobro del impuesto y más que todo, su indeclinable y provechosa aplicación anual.

Por de pronto y como ya hemos indicado, el pago debiera efectuarse por trimestres adelantados, y á fin de ahorrar procedimientos de apremio contra los morosos, no debiera admitirse por ninguna oficina pública el pago de ningun otro impuesto, ya fuera por territorial, subsidio, ó consumos etc. etc. sin que el contribuyente presentara el recibo talonario comprobando con él haber pagado el impuesto de caminos vecinales. El hecho no sería cosa nueva: recordemos para cuantos actos públicos es hoy indispensable la presentación de la cédula personal y convengamos en la utilidad que prestaríamos al cobro rápido y seguro del barato impuesto que dejamos referido.

Pero no es en la cobranza donde la ley á de agotar todos los esfuerzos de su previsión, ya que ambicionados los pueblos en las trasferencias de créditos y otras alteraciones financieras, se han de atender muy escrupulosamente á que los fondos para caminos vecinales no se apliquen á otros gastos del municipio, por atendibles é indeclinables que sean. Además, tampoco debe la ley dejar á la discreción del ayuntamiento que señale la via en cuya

construcción ó reparación han de aplicarse los fondos recaudados. La experiencia nos ha eleccionado en demasía de las tendencias absorventes que por desgracia reviste el caciquismo en los pueblos, y debemos huir de que en algunos de ellos, los ayuntamientos atendieran tan solo á los caminos que llevan á la casa ó á las fincas del que desempeña el cargo de Alcalde.

Repetidamente hemos manifestado en el curso de esta memoria, que una dirección é inspección facultativa debe presidir á todo trabajo que se efectúe en caminos vecinales, ya que la unidad en la ejecución del plan, es una de las mejores garantías de su ejecución. Lejos está sin embargo de nuestro ánimo pretender que deje de oírse á los pueblos representados por sus ayuntamientos para que puedan manifestar sus necesidades, que á ser justificadas, han de merecer sin duda una especial preferencia: pero somos partidarios de que á todo trabajo en las vías vecinales preceda indispensablemente una propuesta razonada de la dirección facultativa y cuya proposición para llevarse á cabo, necesitará la aprobación del Gobernador de la provincia. Dicha dirección determinará anualmente y para cada distrito municipal el camino ó caminos en que se beba trabajar y la clase de faena que en él ó en ellas deban practicarse, ya sean de desmonte, ora de terraplen, ya de apertura de cunetas, ora estableciendo el afirmado, ya ordenando la construcción de una tapa etc. etc. Además á fin de evitar toda torcida aplicación de fondos, una vez practicadas las obras ni el Gobernador, ni la Diputación provincial debieran aprobar las cuentas municipales de ninguno de los pueblos, sin que anticipadamente no tuvieran justificada la debida inversión de su cupo anual de caminos con el *constame* del sobrestante, el *conforme* del director de caminos y si se quiere hasta el *visto bueno* del Diputado del distrito.

Esta es la manera mas apropiada para que podamos progresar en la construcción de caminos vecinales de un modo evidentemente real. No nos alagan esos progresos ficticios que muchas veces se leen en la estadística que lleva alguna oficina, y en la que con la mayor sinceridad se estampan gran número de kilómetros de vías construidas ó reparadas, cuya construcción ó reparación sin embargo de declararse en documentos oficiales, nadie sea osado de atravesar dichas vías, si no cuenta de antemano con resignación bastante para desafiar los azares de un vuelco.

Explicados ya los fundamentos de nuestro proyecto, debemos añadirle una observación por demás importante.

En el capítulo tercero de esta memoria, hemos procurado hacer notar la imperiosa necesidad de que la ley de prestación per-

sonal tenga fuerza obligatoria para todos los en ella comprendidos, y de esta suerte que las grandes poblaciones contribuyeran también al importante servicio de caminos vecinales, á pesar de contar muy pocos en su radio. Se recordará también que hemos indicado que en dichos centros, á falta de caminos que construir, tenían estensiones de via pública que reparar con empedrados, aceras y alcantarillados. En dichas poblaciones, ó sea en las mayores de ocho mil almas por ejemplo, hemos de confesar que ha de serles muy difícil la tarea señalada á las fuentes repartidoras de los pueblos rurales. Efectivamente; en una población mayor de ocho mil almas, seis contribuyentes elegidos á la suerte, no podrán tener criterio aproximado de las fuerzas contributivas de los que vinieran sujetos al impuesto á fin de poder repartir entre ellos y equitativamente las respectivas cuotas.

Para dichas poblaciones sería conveniente que fijara la ley una nueva reforma de repartimiento del cupo, que á la vez que asegurara el cobro le diera mayores condiciones de equidad en su reparto.

Meditado el asunto, nuestra opinión se inclina á que en dichos centros en lugar de fijarse el cupo aplicando cinco pesetas á cada concurrente, se tomara por base de la imposición el número de habitaciones clasificando las casas en cuatro ó más clases segun su situación, capacidad y renta. Señalada en esta suerte la suma que correspondería á cada una de las casas, á fin de simplificar el cobro se impondría al propietario, quien con mejor criterio que el que pudiera tener una junta repartidora, cuidaría de la distribución de dicha suma entre sus inquilinos, reintegrándose de los mismos de la cantidad adelantada. No es esta una novedad que introducimos en el cobro de los impuestos. Sabido es que la ley no reconoce otro contribuyente en los repartos territoriales que al propietario y si este tiene repartida una finca entre gran número de arrendatarios (besanaires) ó inquilinos, á él es quien toca entenderse con los usuarios para que bajo forma de arrendamiento ó de la manera que el tenga más conveniente, le ayuden al pago de los impuestos. Igual acontece en todas las ciudades importantes respecto al servicio de aguas potables é iluminación por gas en las escaleras de las casas.

Ahora bien, las cantidades que han de recaudar las poblaciones por razón del impuesto con que sustituimos la carga de la prestación, personal formarán siempre una suma respetable y siempre mucho mayor que las que normalmente necesitan gastar dichas poblaciones para el arreglo de los pisos de sus calles. Además no hay que perder de vista que la amplitud de sus presupuestos les

permiten tener consignaciones especiales con que atender á dichas reparaciones.

Bajo este criterio somos de parecer que las grandes poblaciones debieran ser una escepción en aquella regla general que hemos sentado de que los pueblos han de gastar en su término municipal todas las cantidades que recauden para caminos: de esta suerte si las poblaciones mayores de ocho mil habitantes han de recaudar una cantidad crecida y que evidentemente no la necesitan de una manera tan perentoria, lógico es que atiendan al fomento de su población de una manera indirecta y sabido es que una de las causas principales de este aumento estriba en dar mayores ventajas á su industria, más grande preponderancia á sus mercados y unos y otras se aumentan porque se facilitan con el mayor número de vias de comunicación en buen estado. De aquí que en nuestro sentir á dichas poblaciones la ley debiera limitarles la cantidad destinada á gastar anualmente en la reparación del piso de sus calles, la cual pudiera reducirse á la mitad de la suma que arrojára el cupo á ellas señalado, ingresando la otra mitad sobrante en las arcas provinciales á fin de formar parte del fondo de que enseguida nos vamos á ocupar.

Entremos pues de lleno á hacernos cargo de los recursos pecuniarios con que á más de la prestación personal hemos dicho al principio de este capítulo debia contarse para la formación de nuestra red de caminos provinciales y vecinales.

Desgraciadamente estos recursos solo pueden ser de dos clases. Primera: los fondos que voluntariamente incluyan los pueblos en los presupuestos municipales, y segunda, las cantidades que anualmente y para un objeto de utilidad tan notoria consigne la Diputación provincial.

Acerca los recursos pecuniarios que han de darnos voluntariamente los ayuntamientos á buena fe, que serán bien escasos atendida su ruina financiera, y los pocos medios de ingreso con que hoy cuenta la hacienda municipal muy particularmente en los pueblos rurales segun hemos demostrado en su lugar. Siendo pues inseguros estos recursos y careciendo su entidad de poca importancia, es nuestra opinion que si de hoy en adelante y una vez promulgada la reforma, algun pueblo en uso de su derecho consignára una cantidad para reparación de caminos, seria justo que como á recurso eventual dicha suma fuera en aumento de fondo que en todos los pueblos deja creado nuestro proyecto.

Los recursos pecuniarios debemos buscarlos pues en el presupuesto provincial en que la Diputación consigna anualmente una cantidad para reparación de caminos. Hasta ahora dichas cantida-

des se han gastado sin dar obediencia á un plan fijo y á mercé de la iniciativa de los Sres. Diputados, quienes se han repartido la consignación disponiendo de la cantidad que á cada uno de ellos le ha sido posible recabar invirtiéndola en sus respectivos distritos. No queremos censurar este sistema pero sí debemos manifestar que no produce grandes resultados.

Siguiendo nuestro pensamiento la Excma. Diputación provincial no tendría que atender á los caminos vecinales, puesto que quedan al cuidado de los pueblos y de consiguiente la regular cantidad que destina en sus presupuestos para caminos aumentada con la mitad de los cupos que llevarian á sus arcas las poblaciones mayores de ocho mil almas, formarían una suma cuantiosa que permitiría á la Corporación invertirla entera y anualmente á la construcción de una de las carreteras provinciales proyectadas comenzando á su juicio por aquella via de mas urgente necesidad. A la vuelta de algunos años la Diputación daría al pais una carretera con las seguridades de emprender la construcción de otra nueva una vez terminada la primera y contando con un fondo fijo para aplicar á tan importante servicio hasta le fuera fácil levantar empréstitos sobre su crédito para presurar la terminación de una obra si así se lo aconsejara la urgencia de la misma.

Este es nuestro pensamiento que hemos creído conveniente exponerlo con la mayor sencillez evitando en cuanto nos ha sido posible las citas de legislaciones de otros paises cuyas disposiciones no creemos aplicables al nuestro dadas sus condiciones y el atraso en que nos hallamos respecto á buenos caminos. Desgraciadamente en nuestro suelo no es popular el convencimiento de que las obras que se efectuen en caminos son gastos reproductivos y muy lejos de esto con tan poco respeto son mirados que hasta los propietarios que lindan con una via continuada y canteñosamente tienden á estrecharla á medida que dan labores á sus tierras. Cuando tampoco se comprende pues en nuestra tierra la importancia de los caminos no debemos importar principios que informan las legislaciones de otros pueblos más adelantados en las que se parte de la segura base de que todos coadyuvan al fomento de las vías públicas.

Tambien hemos creído inoportuno amontonar detalles de ejecución proponiendo un articulado de reforma de la sábia ley de 1848 pues aparte de que hubiéramos pecado de inmodestos no debíamos oscurecer las bases principales en que descansa nuestra idea.

Humilde es nuestro trabajo que presentamos con desconfianza de obtener el galardón señalado: pero en muchísimo estudio que esta memoria nos cuesta nos aconseja ofrecerla á esa real Sociedad de Amigos del País seguros cuando menos de merecer su protectora benevolencia por haber desarrollado un tema difícil con entusiasmo generoso y alentados por la sola idea que procurar ser útil á su País es deber de todo buen ciudadano.



u
V
G

U Y VIÑAS

VIAS
PRV.
GERONA

1883

España.