DEMOSTRACION

DE

LA PREFERENCIA QUE MERECE EL TRAZADO

del ferro-carril

DE TARRAGONA Á BARCELONA

POR LA COSTA.

BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE NARCISO RAMIREZ,
calle de Escudillers, n.º 40, piso principal.
1860.

DEMOSTRACION.

DEMOSTRACION

DE

LA PREFERENCIA QUE MERECE EL TRAZADO

del ferro-carril

DE TARRAGONA Á BARCELONA

POR LA COSTA.

BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ,
Escudillers, 40, piso principal.
1860.

DEMOSTRACION

DE TARRAGONA Á BARCELONA

POR LA COSTA

La legalidad y la justicia no menos que la ciencia hermanadas con la conveniencia pública no permiten dudar acerca de la preferencia que merece el ferro-carril de Tarragona á Barcelona por la costa, en cuyo apoyo viene el capital que puede decirse es el juez mas competente en tales asuntos. Querer suponer lo contrario seria tan fuera de razon como la caprichosa idea de que la concesion de dicha línea ha sido una poderosa rémora que durante muchos años ha imposibilitado la union de las dos provincias que debe enlazar cual se consigna en el estudio comparativo que en 10 de este mes ha publicado la Sociedad del ferro-carril del Centro, la que, al decirse esto, quiere olvidar los medios que ella ha puesto en juego para retardar el enlace de estas dos provincias con la esperanza de avasallar y sacrificar en provecho propio los intereses generales del país.

Pero dejando esto aparte, examinemos dicho estudio comparativo y veamos si aquella Sociedad ha podido fundar en alguna razon plausible su pretension, que sostiene que el camino de esta ciudad á Martorell debe prolongarse en direccion á Tarragona por Villafranca.

La concesion del ferro-carril de Martorell á Barcelona fué provisionalmente otorgada á D. Miguel de Bergue en 28 de febrero de 1851.

En 15 de mayo del propio año se concedió al que suscribe la concesion de un ferro-carril de Tarragona á Barcelona, creándose así no solo un derecho á su favor sí que tambien en el de los pueblos que enlazara su línea.

En 18 de marzo de 1852, D. Miguel de Bergue traspasó sus derechos á don Manuel Lerena y otros que en 13 de abril siguiente constituyeron una Sociedad que denominaron «Camino de hierro del Centro,» y nótese bien que cuando adquirieron por un acto puramente voluntario tales derechos, habian ya discurrido once meses de la concesion de Tarragona á Barcelona por la

costa. Por lo mismo sabian que no podian pensar en prolongar el camino en aquella direccion; y cuando, á pesar de esto, aceptaron la concesion, seguro es que tendrian la conviccion de que la existencia de la concesion del camino de la costa no perjudicaba el negocio que se propusieron hacer, de lo que resultó que se constituyeron con el solo objeto de esplotar la zona de Martorell á Barcelona, que es su derecho que nadie impugna. Pero este *derecho* no debe confundirse con sus *esperanzas* que nunca pudieron ser otras que dirigirse al centro como lo indica el título con que se engalanaron. Y si los intereses de esta Sociedad se crearon, como es así, con tales antecedentes, en vano pueden pretender ahora que se les mejore en perjuicio de los intereses públicos, sobre todo, cuando nunca se ha visto que los desaciertos y errores de cálculo ó impremeditacion deba pagarlos el país que ninguna parte ha tomado en ellos.

Que la idea de la Sociedad de Martorell fué el dirigirse al centro, á mas de demostrarlo su nombre lo dice la memoria descriptiva de los planos que en 1858 trazaron en direccion á Tarragona, en la que se manifiesta que «ya »que el camino de Zaragoza á esta estaba muy adelantado no podian diri»girse á Igualada, Cervera y mas allá;» manifestacion que prueba que el nombre de dicha Sociedad esplica bien la idea que tuvieron. Legalmente, pues, nunca han podido esperar dar á su camino la direccion que se pretende, direccion que, como vamos á ver, es rechazada tanto por los principios económicos, como por la utilidad y conveniencia del país.

Los ferro-carriles no deben confundirse con los caminos vecinales destinados á servir los intereses de un pueblo ó de una comarca. Su mision es mas elevada, ya que tiende á mejorar los intereses generales procurando economía de tiempo é intereses al comercio, á la agricultura y á los viajeros; por consiguiente, el camino mejor, es el que tales ventajas procura, no á una comarca mas ó menos estensa, sino á la generalidad del país, lo que se obtiene por el camino mas corto, de mas fácil esplotacion, y que menos capitales exija para su planteamiento: circunstancias que por encontrarse reunidas en el camino de la costa le hacen preferible al de la prolongacion del del centro.

Que el camino de Tarragona á Barcelona es mas corto, ni los mismos que lo combaten con tanto encarnizamiento lo niegan; por consiguiente tenemos ya mucho adelantado con que se reconozca esta ventaja que puede decirse es la culminante, tanto mas, cuando el camino de la costa tiene 15 kilómetros y 602 metros de menor estension que el otro, ventaja que aumenta considerablemente si se atiende á que su esplotacion es facilísima como lo manifiesta su horizontalidad. Sin que pueda ser atendible el argumento que se hace de que en una línea de 700 kilómetros, como lo seria la de Madrid á esta por Valencia y Tarragona, no significan nada los 15 kilómetros y 602 metros que ofrece de menos á recorrer el camino de la costa. Al contrario, cuánta mayor sea la estension de la línea, mas atendibles son las economías que se procuren porque mas afectan los intereses generales del país; razon porque en las grandes vias se atienda tan solo á la conveniencia pública que no es

ni la de una comarca tan insignificante como la de Villafranca, ni la de una empresa particular.

La línea de Tarragona á Martorell no se encuentra en tales condiciones, y para ello basta decir otra verdad que resulta de los documentos presentados por los que por ella abogan. En efecto se confiesa que La Granada, punto forzado de dicha línea, se encuentra á 245 metros sobre el nivel del mar; por lo mismo, forzoso es subir y bajar tan enorme pendiente para ir de un estremo á otro de ella; y el mas inesperto sabe cuanto aumentan los gastos de esplotacion y conservacion las fuertes pendientes, gastos que gravitan sobre los viajeros y transporte en general.

Se reconoce tambien, que las condiciones de una regular construccion no ofrecen mas allá que un movimiento de tierras de 45 metros cúbicos por metro lineal de la via, y á renglon seguido se dice, que el que hay que operar en los 24,666 metros que separan Villafranca de Martorell corresponde á 125'502 metros por metro lineal, de modo que cuando menos esta seccion está fuera de las condiciones de una regular construccion; y lo esplica la circunstancia de existir desmontes y terraplenes que hacen hasta peligroso el camino, encontrándose entre otros los siguientes:

DESMONTES.		TERRAPLENES.	
Longitud.	Altura media.	Longitud.	Altura media.
2,737 metros.	9'332 metros.	2,100 metros.	11'427 metros.
550 »	7'233 »	805 »	13'137 »
837 »	16'785 »	150 »	19'000 »
1,020 »	12'627 »	355 »	9'237 »
		712 »	9'056 »

Esta manifestacion que resulta de un modo esplícito de los planos del camino de Martorell á Tarragona ejecutados con toda la perfeccion posible, puesto que se destinaban á combatir la preferencia del ferro-carril por la costa, no puede ser sospechosa á nadie, y ella y la situacion topográfica del pais nos dicen los inconvenientes y dificultades que presenta la realizacion de tal idea.

Es cierto que el camino de la costa tiene el difícil paso de las costas de Garraf, que es el inconveniente que oponen los que, sin haberlas recorrido, ni haber examinado el profundo estudio que de ellas se ha hecho, se complacen en multiplicar la dificultad y presentarla como insuperable. Pero felizmente no es así. Sin movernos de esta provincia podríamos citar secciones de otros ferro-carriles que en una estension mayor presentan muchísimas mas dificultades que el trozo en cuestion, y no obstante la ciencia y el arte las han vencido. Las costas de Garraf son todas de roca calcárea y permiten con facilidad y seguridad suma, la construccion de diferentes túneles que facilitan plantear en aquel trozo una recta enteramente horizontal con muchísima mas seguridad para los viajeros, que la que podrian encontrar en el mejor trozo de la línea que combatimos.

Fuera de las costas de Garraf, cuya estension es de 10 kilómetros, toda la línea de la costa no ofrece otra dificultad, pues es una vulgaridad suma decir que su esplotacion seria imposible durante algunas épocas del año por-

que desde la inmediacion de Barcelona hasta entrar en las costas de Garraf discurre por una cuenca sujeta á inundaciones. Vulgaridad que nos ocupa tan solo porque se consigna con la estudiada idea de ver si puede producir efecto en las regiones gubernamentales, cual se trató ya de hacerlo en otra memorable época.

Para los que no tienen la estudiada idea de combatir el camino de la costa á todo trance, bastará saber que el trazado sigue paralelo y contiguo á la carretera de esta á San Baudilio de Llobregat, continuando por medio de una recta de 7 y medio kilómetros hasta mas allá de Viladecans, y en toda esta seccion, cuya longitud es de 15 kilómetros, el terraplen mayor se eleva á 4 metros, quedando libre de toda inundacion, como se comprenderá sabiendo que se verifica el paso del rio Llobregat entre Cornellá y San Baudilio por medio de un puente de nueve trámos de 33 metros de luz cada uno con alcantarillas laterales, siendo su rasante á una altura excesiva sobre el nivel de las mas altas aguas, de modo que el camino queda completamente asegurado. Y esta verdad se encuentra patentizada en los planos que aprobó el Gobierno despues de haber oido al ingeniero del distrito y á la Junta consultiva de caminos, canales y puertos.

A falta de razones con que combatir la línea de la costa se emite una idea tan peregrina como ridícula en la época en que vivimos. Se dice que aquella línea no es estratégica, y que por lo mismo el Gobierno debe oponerse á su construccion; y así se sostiene fundándose en que la via sigue la costa, poniéndola por lo mismo en parangon, bajo este punto de vista, con el trazado de la línea llamada del Centro, en el que encuentran altamente aceptable el trozo del mismo comprendido entre Tarragona y Vendrell, idéntico en ambos proyectos, y cuyo trozo es precisamente el que corre mas paralelo al mar. A nadie se le ha ocurrido hasta ahora impugnar al camino del Este que en gran parte de su estension corre por la costa, ni nadie ha atacado el de Valencia á Tarragona que tambien en grandes trozos será casi lamido por las aguas. Para los adversarios de la línea de la costa, la defensa del país solo peligra entre el Vendrell y Castelldefels, punto no comun entre ambos trazados, pero único trozo que, en sentir de la Sociedad de Martorell, puede ser destruido por una fragata. Es preciso advertir, sin embargo, que tal idea es hija de la pesadilla que les causa el ver que precisamente este es el punto por donde se economizan los 15 kilómetros y los 602 metros, y hé aquí la verdadera razon del defecto estratégico que al camino de la costa se imputa.

Se dice tambien que el camino de la costa no debe construirse porque puede afectar al cabotaje; idea que es tan ridícula como lo seria si dijéramos que no podian construirse caminos de hierro hácia al interior porque destruyen los otros medios de locomocion y arruinan los que con él viven. A ser atendible tal razon tendría que dejarse solamente en pié el camino de hierro del Centro, puesto que puede servir de modelo, ya que ha tenido la habilidad de que sigan circulando como antes de su construccion, las mismas diligencias y ómnibus que hacian viages desde esta ciudad á Molins de Rey, San Baudilio de Llobregat, Hospitalet y Cornellá y viceversa, lo que provendrá sin

duda de la baratura y grandes ventajas que procura á los viajeros y al transporte, lo que esplica las que deberia prometerse el país de su prolongacion, y mas cuando es sabido que la Sociedad del Centro pidió, no hace mucho tiempo, permiso al Gobierno para aumentar sus ya crecidas tarifas.

Que los caminos de hierro son un absurdo á orillas del mar, rios navegables, y canales de navegacion, es lo que se dice tambien para deducir luego la consecuencia de que el camino de la costa es otro absurdo. Los que tal sientan, no quieren recordar que las principales vias férreas establecidas desde un principio en Inglatera y que mas movimiento tienen son las construidas en las costas. Afectan olvidar tambien que á pesar del Ródano, una de las principales vias de Francia es la de Lion á Marsella, como ha pasado á serlo la del Mediodia que corre paralela con el canal de Langüedoch y luego con el Garonne. Mil otros ejemplos podriamos citar, pero basta lo dicho para convencerse de que el absurdo está en suponer que lo es la construccion de vias construidas con tales condiciones.

Es cierto que se obtuvo la autorizacion del Gobierno para rectificar los planos del camino de la costa; pero si así se pidió fué tan solo para introducir economías á favor de los viageros y transportes tratando de acortar la línea y de facilitar hasta lo sumo las condiciones de una buena esplotacion. Este fué el objeto y el resultado ha sido satisfactorio, puesto que suprimiendo el túnel, curvas y pendientes de la entrada de Tarragona, asi como las curvas y pendientes del Vendrell, se procura al público la ventaja de unos 15 kilómetros y 602 metros, pudiendo con dichas economías construir un puente modelo en el Llobregat y prolongar mas los túneles de las costas de Garraf, con lo que se logra, sin aumentar el presupuesto, el doble objeto de llevar á la perfeccion el trazado de la costa, y de obtener una económica esplotacion.

Se comprende que para evitar dificultades y huir de escollos se trate de prolongar una línea; pero no se concibe que tales rodeos y desviaciones tengan por objeto ir en busca de un país quebrado y lleno de dificultades cual sucederia si se llevara á cabo la comunicacion entre Tarragona y Barcelona por Villafranca y Martorell. Solo un interés egoista puede abogar por tan estraña idea.

En el estudio comparativo que nos ocupa, se entra en cálculos de coste; y para ocultar la verdad, se forjan presupuestos y hasta se adelantan suposiciones á cual mas gratuitas. Pero felizmente la verdad se encuentra en un documento oficial, cual es el Boletin del 3 de mayo último que contiene los presupuestos de una y otra línea. De ellos resulta que el coste de establecimiento del ferro-carril de Tarragona á Barcelona por la costa, es de 93.888,764 rs., y como el del de Tarragona á Martorell asciende á 72 166,875 rs. y el de Martorell á Barcelona representa 36.400,000 rs., es evidente que la línea de la costa importaria en definitiva 14 678,111 rs. menos que la que pase por Villafranca. Estos son los verdaderos presupuestos, y pueden estar persuadidos los que los destrozan, que la moralidad del Gobierno, que tienen bien conocida, no permitirá que escedan de los límites que permite la justicia. De

todos modos conste que la Sociedad del Centro, á pesar de su manejo de palabras y de su combinacion de números, no ha podido menos de reconocer que la direccion que recomienda, sobre ser mas larga, costaria en definitiva 8.000,000 mas que la del ferro-carril de la costa.

Si se reconocen estas ventajas, forzosamente se ha de reconocer la preferencia de esta línea sobre aquella, pues la idea de que el establecerla ha de costar hoy mas que el trozo de Tarragona á Martorell es una idea ridícula, ya porque no es la Sociedad del Centro la que ha de pagar la diferencia, ya porque para verificar una economía momentánea se impondria un enorme y perpétuo gravámen en tiempo é intereses al país, sin que la idea de los intereses creados por el Centro, que ya hemos dicho como lo fueron, pueda ser un móvil para imponer tal gravámen, porque sobre que nunca el interés particular se antepone al público, podemos asegurar que el camino de la costa no perjudicará en manera alguna los rendimientos del de Martorell á Barcelona que todos sabemos no esceden hoy del 3 por 100 de su capital, sin que pueda decirse que la culpa la tenga un camino que aun no existe.

Estas consideraciones bastan por sí solas para demostrar hasta la evidencia, la preferencia que debe merecer la línea de la costa; pero amigos de admitir el debate en todos los terrenos, cúmplenos manifestar que aboga á favor de dicha línea otra consideracion mas poderosa y capital y que por lo mismo está sobre todas, cual es la conveniencia pública.

Ridículo seria que nos ocupásemos en manifestar la importancia de Barcelona y de los ricos pueblos que á ella agrupan los ferro-carriles del Este y del Norte, así como parte del de Zaragoza y el mismo del Centro; por consiguiente tenemos un gran núcleo de poblacion, movimiento y riqueza en un estremo de la línea, cual no es posible encontrarlo en otra de España.

En Tarragona, punto de partida, tenemos una rica y poblada comarca, así como las no menos ricas y pobladas de Reus, Valls y Monblanch, enlazadas con la capital de aquella provincia por medio de un ferro-carril que toca ya á su término, y esta importancia aumentará considerablemente el dia en que se lleve á ejecucion, lo que está cercano, la via férrea de Valencia á Tarragona por Castellon y Tortosa, así como la que de Lérida ha de empalmar en Monblanch

No creemos que pueda ponerse en duda la importancia de dichos dos estremos, así como creemos que tampoco se negará que el principal sino todo el movimiento es entre ellos y mas allá. En efecto, los productos de Barcelona y sus afluyentes, así como los de las seis grandiosas fábricas de Villanueva y Geltrú pasan todas al interior del Reino, de donde se recibe lo que falta para atender á nuestras necesidades; por lo mismo es lógico que á menos de tener un empeño decidido en perjudicar el país, ha de buscarse el medio para facilitar la mayor baratura posible á tan colosal movimiento, lo que se obtendrá optando por el camino mas corto y de mas fácil esplotacion, cual es el de la costa.

No abogan menos por esta línea los intereses locales bien entendidos y estudiados con el detenimiento que es necesario.

Dícese que por la prolongacion del camino del centro se pondrá todo el partido de San Felio de Llobregat en comunicacion directa con Barcelona, Igualada y el Panadés. Esta es la que como mas poderosa razon se invoca para obligar al país á recorrer quince kilómetros y seiscientos dos metros mas, y cargar perpetuamente sobre él el gravámen consecuente; pero veamos lo que tienen de verdad tales observaciones.

Todos los pueblos del partido de San Felio, por lo mismo que se encuentran á muy pocas distancias de Barcelona á donde llevan sus productos para esportar lo que les falta, no tienen otras relaciones que con esta capital, lo que es tan cierto como lo es el que todos los pueblos de dicho partido que se estiende poco mas allá de Martorell están servidos á la vez por el ferro-carril del centro y por buenas carreteras, escepto los de la derecha del rio Llobregat, como S. Baudilio, Prat, Gabá, Viladecans, S. Clemente, S. Vicente, Torrellas y otros que abandonados á su propia suerte hasta carecen de regulares caminos vecinales. A estas poblaciones y sus comarcas se les fecundiza por medio del ferro-carril de la costa que completa el servicio de aquel partido. Así que en vano puede decirse que dicho camino es perjudicial al partido de San Felio. A mas de que, el que se tome la molestia de consultar cualquier mapa, verá que desde Molins de Rey inclusive dirigiéndose á Cornellá es mucha mas corta la comunicacion por la costa á Tarragona y mas allá de ella, lo que es otra ventaja que reportaria toda la vega del Llobregat fecundizada por el canal de la Infanta.

La idea de que Igualada reportaria algun beneficio de la prolongacion del camino de Martorell hácia Villafranca, puede ser buena para los que no se paren en estudiar la topografía del país ni sepan la direccion que se da á dicho trazado. Igualada se encuentra separada por la distancia de cuatro leguas de San Saturnino de Noya, que es el punto mas inmediato á ella, existiendo por toda comunicacion malos caminos vecinales por un país enteramente quebrado y escabroso; mientras la distancia que hay de Igualada á Martorell es tan solo de cinco leguas y media á recorrer por medio de la espaciosa carretera general de Aragon. Igualada, pues, que no tiene mas comercio que con Barcelona y hácia la parte de Aragon no puede reportar ningun beneficio de tal prolongacion; y si bien es cierto que yendo á encontrar á San Saturnino ahorraria legua y media de carretera sobre la comunicacion que hoy obtienen, no lo es menos que deberia recorrer dos y media mas de ferro-carril que es la distancia que separa San Saturnino de Martorell. A mas de que, tal mejora exigiria la construccion á lo menos de una difícil carretera que aumentaria el presupuesto de prolongacion del camino de Martorell si esta Sociedad la construia, ó agravaria los fondos del Estado si se hacia por su cuenta, de modo que bajo ningun punto de vista puede invocarse el beneficio qne dicha prolongacion puede reportar á Igualada, la mayor parte de cuyo partido seencuentra fecundizado ya por la via férrea de Zaragoza á esta.

Veamos si la importancia de una parte del partido judicial de Villafranca del Panadés que se encontraria directamente enlazada por medio de dicha prolongacion, es tal que merezca el sacrificio de la generalidad de los intere-

ses del país. Pocas reflexiones bastarán para convencer que el camino de la costa fecundiza la parte mas rica y principal de este partido, que nadie puede poner en duda, se compone de veintiocho municipalidades que reunen 47,808 habitantes, cuya riqueza imponible es de 8 923,600 rs., ascendiendo su contribucion de inmuebles con todos sus recargos á 1.781,663 rs., la mercantil é industrial á 340,681 rs., y la de consumos á 571,248 rs.; de modo que la contribucion total, que es el verdadero termómetro de la riqueza é importancia de los pueblos, asciende en este partido á 2.649,651 rs.

Por confesion de la Sociedad del camino de hierro del Centro queda reconocido que el camino de la costa interesa directamente á doce pueblos del distrito del partido de Villafranca. Veamos cuál es la riqueza de estos pueblos que forman nueve municipalidades para venir en conocimiento de si su importancia hace preferible el camino de la costa.

MUNICIPALIDADES.	Habitantes.	Riqueza imponible.	Contribucion territorial.	Contribucion mercantil.	Contribucion de consumos.	TOTALES.
Cañelas	549	89,600	18,572	177	7,835	26,984
Cubellas	857	250,000	42,117	1,330	13,888	57,335
Castellet	1,474	345,000	64,722	1,643	17,959	84,324
Olesa de Bonasvalls	731	120,000	24,871	492	4,986	30,349
Ribas	2,515	670,000	111,393	2,893	27,644	141,930
Olivella	407	115,500	23,932	119	3,401	27,452
Olérdola	731	208,000	43,093	445	7,050	50,578
Sitjes	3,679	440,000	91,753	24,639	59,089	175,481
Villanueva y Geltrú	11,395	1.700,000	354,516	208,980	353,149	916,645
Totales	22,385	3.939,100	774,969	241,118	493,001	1,541,078

De este estado, sacado de documentos oficiales que están al alcance de cualquiera, resulta matemáticamente probado que las nueve municipalidades del partido judicial de Villafranca que se reconoce han de ser beneficiadas por el camino de la costa tienen el 46 por 100 de la poblacion de todo el partido, representando su riqueza imponible mas del 44 por 100, escediendo la contribucion total que pagan del 58 por 100 de la que en todos conceptos gravita sobre todos los pueblos que le componen. Dígase, pues, con lealtad si queda ó no mejor servido el partido de Villafranca por el camino de la costa que por el otro, puesto que resulta mayor riqueza, y ofrece menos distancia á recorrer.

Nadie duda que la influencia de los ferro-carriles se estiende á una zona mas ó menos estensa, segun las condiciones topográficas del país que atraviesa, por lo que en nuestro caso, su estension la concretamos á 12 kilómetros. Esta estension, que nos parece racional, hace que se encuentre ya fecundizada por el camino de hierro de Martorell la zona que media de este pueblo á San Saturnino de Noya, que á su vez dista 13 kilómetros de Villafranca, mientras por otra parte la influencia del camino de la costa se estien-

de hasta el mismo Villafranca separado de Villanueva por medio de una buena carretera de 12 kilómetros de estension; de modo, que puede decirse que el empeño que hay en llevar el camino por el centro no tiende á otro objeto que á fecundizar dicha zona de una manera mas directa que del modo indirecto que hemos indicado, sin que sirva decir, que por la razon contraria, Villanueva, Sitges y demás pueblos de la costa podrian utilizarse del camino que pasára por Villafranca, porque, sobre obligarse al pais á recorrer una línea mas larga, la comparacion no es exacta.

Para convencerse de ello, basta tener á la vista cualquier plano, y por él se verá, que Villafranca y su comarca se encuentran á igual distancia de Barcelona, ya sea pasando por Martorell, ya por Villanueva y la costa, mientras que Villanueva y demás pueblos limítrofes, para ir á Barcelona por Villafranca y Martorell, tendrían que recorrer de 69 á 72 kilómetros, distancia que por la costa varia de 40 á 45 kilómetros. Y aquí viene bien notar que cuanto mas adelanta el trazado de Villafranca hácia el Vendrell, mas se acerca al de la costa, y mas por lo mismo va perdiendo la importancia que quiere dársele, escudándose en que fecundiza mas terreno, siendo así que desde su salida de Martorell principia apartándose del centro, como que forma allí un ángulo agudo.

Ya que se admite como á bueno, y es comun á los dos trazados, el trozo de Tarragona á Vendrell; ya que por otra parte se encuentran fecundizados por la linea del centro los pueblos de Barcelona á Martorell situados á la izquierda del Llobregat, prescindiendo por un momento del interés que tienen estos dos estremos en comunicarse por la via mas corta, llevemos la cuestion á otro terreno, y fijemos la atencion en la importancia que puedan tener los pueblos que enlazan directamente las secciones de Vendrell á Cornellá por la costa, y de Vendrell á Martorell por Villafranca.

LÍNEA DE LA COSTA, SECCION DE VENDRELL Á CORNELLÁ.

AYUNTAMIENTOS.	Habitantes.	Riqueza imponible.	Contribucion territorial.	Contribucion mercantil.	Contribucion de consumos.	TOTAL.
Calafell.	883	243,268	47,492	2,457	5,988	55,973
Cunit..	231	133,370	25,356	306	1,433	27.095
Cubellas.	857	250,000	42,117	1,330	13,888	57,335
Villanueva y Geltrú. . .	11,395	1.700,000	354,516	208,980	353,149	916,645
Ribas San Pedro.. . . .	2,515	670,000	111,393	2,893	27,644	141,930
Sitjes..	3,679	440,000	91,753	24,639	59,089	175,481
Castelldefels..	385	88,000	18,236	493	5,952	24,681
Gabá.	1,292	327,000	59,960	1,991	23,883	85,834
Viladecans.	1,088	236,000	45,686	3,408	13.792	62,886
S. Baudilio de Llobregat	2,355	630,000	121,402	11,262	42,177	174,841
TOTALES. . . .	24,678	4.717,638	917,911	258,759	556,985	1.722,665

LÍNEA DE VENDRELL Á MARTORELL.

AYUNTAMIENTOS.	Habitantes.	Riqueza imponible.	Contribucion territorial.	Contribucion mercantil.	Contribucion de consumos.	TOTAL.
Arbós, Llacuneta y Papiol	1,397	315,815	61,521	10,656	4,111	76,288
Vespellá.	487	149,371	29,769	883	1,811	32,463
Santa Margarita.	919	160,000	33,156	1,152	11,740	46,048
Villafranca.	6,284	1,000,000	208,538	69,837	174,505	452,880
La Granada.	881	127,800	26,477	1,391	8,768	36,629
S. Saturnino de Noya. .	2,593	386,000	70,923	16,456	36,155	123,534
TOTALES. . . .	12,561	2.137,986	430,384	101,375	237,090	767,842

Diferencia á favor de la seccion de Vendrell á Cornellá.

12,117	2.579,925	456,727	171,625	319,896	954,828

A esta diferencia de poblacion y riqueza debe añadirse la muy atendible circunstancia de ser esta seccion la que procura á los importantes estremos, y mas allá de ellos, la economía de 15 kilómetros y medio; brevedad de trayecto que concretándonos al movimimieuto de hoy llevará un ahorro de mas de tres millones de reales á los viageros, industria, agricultura y comercio.

La Sociedad del camino de hierro del Centro dice que los ayuntamientos de Igualada y Villafranca han representado ó informado á favor de la prolongacion de Martorell aduciendo razones que por estar muy distantes de la verdad que hemos patentizado debemos dudar de ellas, y sobre todo cuando carecemos de influencias que nos procuren tales informes. Será muy cierto que el tráfico que de Tarragona y Barcelona, y mas allá de una y otra, pasa por la carretera de Valencia que cruza á Villafranca llegue á un millon de quintales de transporte al año. Será muy cierto tambien que entre Barcelona y Aragon por la carretera que pasa por Martorell é Igualada se verifique un trasporte anual de 1.125,539 quintales; pero no es cierto que tal transporte provenga únicamente de Villafranca é Igualada y sus comarcas; y para convencerse de ello, no hay mas que meditar sobre los estados estadísticos que hemos presentado, y considerar en cuanto al movimiento que se atribuye á Igualada que ha de pasar forzosamente por Martorell, cuyo camino de hierro, á pesar de todo el tráfico que abarca, solamente trasportó en todo el año pasado 98,452 quintales métricos y 29 kilógramos. De aquí dedúzcanse consecuencias.

Se dice que el camino prolongando el de Martorell obtendria siempre los 600,000 viageros que dicen cuenta por término medio este camino. De los datos estadísticos que hemos presentado, resulta matemáticamente probado que lo único que se trata de favorecer en perjuicio de la generalidad es una parte del partido de Villafranca del Panadés, parte que contiene tan solo 25,423 habitantes, pues hemos visto que los restantes hasta 47,808 que cons-

tituyen el censo de poblacion de aquel partido, viven en los pueblos que se reconoce atraviesa y fecunda el camino de la costa; y siendo así, no podemos creer que se tenga la ridícula pretension de que tan colosal número de viageros se atribuya á la fraccion raquítica de dicho partido.

Desvanecidas una á una todas las razones que se han aducido para combatir el camino de la costa, que está muy lejos de ser un yermo cual se supone, falta solo que dejemos consignado que contamos con todos los medios para llevarlo próximo é inmediatamente á cabo, á cuyo objeto se ha verificado el depósito que exige la ley, y si hemos optado por esta línea es porque la consideramos mas útil y conveniente al pais y á los intereses de la Sociedad que la esplote por las siguientes razones que se deducen de lo que dejamos consignado, y son:

1.ª Porque el camino de la costa tiene 15 kilómetros y 602 metros de menor estension que el del centro.

2.ª Porque está libre de las pendientes y contrapendientes que se encontrarian en el del centro, lo que hace difícil, peligrosa y cara la esplotacion.

3.ª Porque el camino de la costa, concretándonos al movimiento de hoy, procura una economía de mas de 3.000,000 de reales anuales á los viajeros y transporte en general, economía que no es posible decir á cuanto ascenderá el dia que los ferro-carriles de Valencia y Lérida á Tarragona, así como el de esta á Francia, estén construidos.

4.ª Porque por el camino mas corto enlaza los importantes estremos con un país mas rico, poblado y de mas movimiento que el que se desea por el centro.

Y por último, porque hemos encontrado capitales para esta direccion y no por la otra, y es sabido que lo que el capital siempre busca es lo mas productivo, que en nuestro caso no puede dejar de ser lo mas conveniente al país por mas que no lo sea á determinadas personas que con razon podemos decir tienen la triste gloria de haber sido y ser hoy una poderosa rémora que hasta el presente ha imposibilitado, y seguirá imposibilitando en lo futuro, la union de las dos provincias de Tarragona y Barcelona.

Barcelona 27 de junio de 1860.

Magin de Grau y Figueras.