

ESPOSICION

que la Sociedad del ferro-carril

DE

S. SATURNINO DE NOYA Á IGUALADA

ELEVA AL GOBIERNO DE S. M.

CON MOTIVO

de las informaciones abiertas por Real Orden de 1.º agosto 1864

SOBRE LOS ANTE-PROYECTOS

DEL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES

MANDADO LEVANTAR

por la ley de 13 de abril anterior.



BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ Y RIALP,
Pasaje de Escudillers, n.º 4.

1864.

ESPOSICION

QUE LA SOCIEDAD DEL FERRO-CARRIL DE

S. SATURNINO DE NOYA Á IGUALADA

ELEVA AL GOBIERNO DE S. M.

con motivo de la informacion abierta por real órden de 1.º de agosto de 1864

SOBRE LOS ANTEPROYECTOS

DEL PLAN GENERAL DE FERRO-CARRILES

MANDADO LEVANTAR

por la ley de 13 de abril anterior.



BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ Y RIALP,

pasaje de Escudillers, n.º 4.

1864.



R. 16417

La Sociedad del ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada, no creia encontrar en los anteproyectos del plan general de ferro-carriles, motivos para que pudiera hacer observacion alguna, pero no ha sucedido así, pues por no haberse examinado con atencion los datos que procedia tener en cuenta, tal vez por el escaso tiempo que se les ha concedido para hacer su trabajo á las ilustradas Comisiones que con estraordinario celo las han llevado á cabo, se há incurrido con respecto á algunas de las vias del Nordeste, en lo que se relacionan con las provincias de Cataluña, en contradicciones que en su dia habrian de producir fatales resultados, si con tiempo no se remediarian. Si esta Sociedad tuviera el carácter de cuerpo representante de los intereses generales, se ocuparia de las varias contradicciones en que, á pesar del ilustrado celo de sus distinguidos autores, se ha incurrido en los anteproyectos del plan general de ferro-carriles, atendiendo al espíritu de la ley de 13 de abril último con arreglo á la cual han debido formarse. Mas no siéndole facultativo en sus condiciones de Sociedad particular, ocuparse de ello, se ceñirá á lo que es de su interés inmediato. Así pues; siguiendo en todo los deseos que la Direccion general de obras públicas espresa, en la comunicacion que el Ilmo. Sr. Director general ha pasado á la Sociedad para que tomara parte en la informacion abierta sobre los espresados anteproyectos del plan general de ferro-carriles, el primero formado por la Comision nombrada por el Gobierno de S. M. en 25 de abril último, y

el segundo por varios vocales de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, esta Sociedad va á ocuparse de aquellos puntos que mas la interesan con respecto á la via férrea que le pertenece.

Los ilustrados vocales de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, han incluido en su anteproyecto una línea de Barcelona á Tarragona por la costa, que además de ser completamente inútil, porque hay otra línea paralela construida entre ambos puntos y que en gran parte habria de ser lateral, porque la construida ya, por un espacio de 25 kilómetros corre siempre por la orilla del mar, perjudicaria notablemente al país que el camino de San Saturnino de Noya á Igualada atraviesa, á causa de que, no pudiendo existir con vida propia dos líneas paralelas y con iguales condiciones entre Barcelona y Tarragona, se verian precisadas á fusionarse; y como esta fusion produciria un gravámen considerable en los intereses de la línea construida, se veria asimismo precisada la Sociedad de los ferro-carriles de Tarragona á Martorell y Barcelona, á adoptar los precios máximos de las tarifas, con perjuicio de los intereses generales del país, cuyos perjuicios refluirian muy particularmente sobre la línea que construye esta Sociedad, á causa de empalmar en San Saturnino de Noya, con la línea que va de Tarragona á Barcelona pasando por Martorell.

Mayores perjuicios se seguirian á esta Sociedad, si el ferro-carril de San Saturnino de Noya á Igualada, debiera prolongarse en el sentido que propone la Comision, hasta encontrar el de Zaragoza á Barcelona. Dicha Comision propone la prolongacion hasta Calaf, como la mas natural y ventajosa, y como que esta suposicion es equivocada, esta Sociedad va á hacer algunas observaciones que cree han de tener alguna fuerza para los ilustrados individuos que componen dicha Comision.

Si al concederse el camino de hierro que de Zaragoza va á Barcelona, se hubiera tenido en consideracion lo que reclamaban los intereses generales del país, no se hubiera construido pasando por Calaf y Manresa, sino que desde Tárrega hubiera ido á atravesar la cuenca del Noya; con lo cual, además de las ventajas generales que ofrecia la construccion por su mayor facilidad y de haberse acertado en gran manera la distancia de Lérida á Barcelona, se hubiera atravesado una de las comarcas industriales de mas importancia de Cataluña, á la que con la construccion del camino

de hierro de Zaragoza á Barcelona por Calaf y Manresa, se ha reducido á un estado desgraciadísimo.

No hubo nadie conocedor del país y de sus necesidades, que al solicitar Igualada la línea que le fue concedida, no creyera que volviendo por lo que era de razón y de justicia, se le concediera luego la prolongación de la misma hácia el interior, tomando como punto de empalme con la que de Zaragoza va á Barcelona, la villa de Tárrega.

Es tan natural esta prolongación, que no puede concebirse que dejara de ser aceptada por el Gobierno. Desde luego acertaria la distancia que media actualmente por la línea de Zaragoza, entre Barcelona y Lérida en unos 30 kilómetros, y no presentaria la mayor parte de las dificultades que actualmente han de vencerse en el camino por Calaf y Manresa, pues como Igualada se encuentra á 331 metros sobre el nivel del mar, Calaf á 664, y Tárrega á 374'500, se desprende naturalmente que las rasantes serian muchísimo mas suaves, y siendo igual la distancia en línea recta, ó con poca diferencia, que media entre Barcelona y los dos puntos citados, fácilmente se ve cuánto menores serian las curvas que debieran vencerse, y por todo ello el camino seria mucho mas fácil de construirse y mucho menos peligroso de explotar: así es que no se comprende como la Comisión á pesar de su reconocido celo por alcanzar las mayores ventajas para el país, ha adoptado el plan que designa á Calaf como el punto en que debe unirse el ferro-carril de Igualada con la línea de Zaragoza á Barcelona. Con ello se imposibilitaria el que pasara de dicha villa de Igualada: en primer lugar, el terreno que media entre Igualada y Calaf es tan escabroso, que haria precisas obras de una importancia que el camino nunca podria tener. En segundo lugar, la distancia que separaria las dos poblaciones es de 25 kilómetros, con una diferencia de nivel de 333 metros como hemos dicho antes, por cuyo motivo se presentarian en algunos puntos rasantes que sin poderlo evitar, escederian del 2 por 100, y si se añade á ello las violentas curvas que la topografía particular del terreno obligaria á seguir, se comprenderán desde luego los grandes peligros que su explotacion ofreceria. En tercer lugar, la distancia de Calaf á Barcelona no se acertaria mas que de unos 7 kilómetros comparada con la que media en la actualidad pasando por Manresa, lo que ofrece una ventaja tan corta que no cree esta Sociedad

que pueda tomarse en consideracion, pues para que pudiera influir, seria preciso que las dificultades y peligros del camino fueran mucho menores que en la via que ahora pasa por Manresa, y en honor de la verdad unas y otros sino mayores, serian cuando menos iguales á los que aquella via ofrece. Y por último: y como consecuencia natural de todo lo dicho, la via no saldria de Igualada, porque no ofreceria medio alguno la prolongacion proyectada por la Comision, de subsanar los enormes gastos que su construccion ocasionaria, pues no economizando tiempo ni precio de transporte, como no se economizarian con la prolongacion á Calaf, los productos del país que atraviesa el Noya, irian por el camino de Tarragona, y de este punto tomarian la direccion que les conviniera, pues á pesar del gran rodeo que se verian precisados á dar, les ofreceria mas economía y seguridad, y con ello vendria á carecer aquella industria de los elementos de desarrollo que le serian naturales, si pudiera hacer salir sus productos por un camino que los llevara directamente á los puntos donde se hallan sus mercados.

Hase estudiado ya por personas competentes, la línea de Igualada á Calaf; y con dichos estudios ha venido á comprobarse la dificultad de la construccion, y que á pesar de que la estension de la línea no excederia de 25 kilómetros, su coste seria mucho mayor de 30.000,000 de reales.

Hé aquí, pues, espuestas las razones que hacen inadmisibile el proyecto de la Comision respecto á la prolongacion del camino de hierro de San Saturnino de Noya á Igualada. Ahora no resta mas, que demostrar las grandes ventajas que reportaria el país en general y que influirian especialmente sobre la comarca que atraviesa la via que pertenece á esta Sociedad, con su prolongacion hasta empalmar con la de Zaragoza á Barcelona en Tárrega.

Entre Igualada y Tárrega, el camino no excederia de 42 kilómetros de estension, y siendo la diferencia de altura de entrambas poblaciones de 43'500, pues Igualada se halla á 331 metros sobre el nivel del mar, y Tárrega 374'500, vendria á tener el camino la insignificante pendiente de 0'103 por ciento, cuya proporcion no se aumentaria en ningun punto de la via de un modo considerable, á causa de la naturaleza especial del terreno, en todo el espacio que debiera recorrer.

Esta línea ha sido estudiada con detencion y sus estudios han demostrado que su realizacion es muy fácil , y su coste no excederia de unos 36.000,000 de reales.

La distancia que media entre Barcelona y Tárrega por la via de Zaragoza á Barcelona, es de 139 kilómetros ; por la de Barcelona á Martorell, San Saturnino á Igualada y de Igualada á Calaf, tomando allí la línea de Zaragoza, seria de 132 kilómetros, lo cual daria una disminucion de únicamente 7 kilómetros entre ambas distancias ; pero si dicho camino siguiera la línea de Barcelona á Martorell, á San Saturnino, á Igualada, y por la prolongacion directa de esta última poblacion á Tárrega, se reduciria la distancia á 109 kilómetros ; que daria por resultado una disminucion de 30 kilómetros en la línea que ahora vá de Lérida á Barcelona , y de 23 kilómetros sobre la proyectada prolongacion á Calaf.

De Igualada á Tárrega, no habria mas que una sola obra de fábrica de gran importancia, que seria el túnel por medio del cual se salvaria en Montmaneu la division de las provincias de Lérida y Barcelona, siendo las demás obras de fábrica que se necesitarian en todo lo restante del camino muy escasas en número é importancia, por seguir el camino en gran parte por entre cañadas; y estas consideraciones demuestran desde el primer momento, la razon de la mayor facilidad y el menor coste proporcional en la construccion de la via de Igualada á Tárrega, comparados con los que resultarian de la ejecucion del proyecto del plan general.

Examinense ahora los elementos económicos que darian vida á la prolongacion natural hasta Tárrega. Igualada y su comarca están unidas por sus relaciones mercantiles con ambas Castillas, Provincias Vascongadas, Navarra y Aragon, cuyas provincias son los principales mercados de sus productos: la importacion actual de la poblacion de Igualada solamente es de unos 1500 quintales diarios, y su esportacion de unos 1200, cuyo movimiento aumentaria indefectiblemente y de una manera considerable, el dia en que se vea dotada Igualada y su comarca de la línea férrea concedida actualmente, y de las carreteras proyectadas, porque en tal caso se encontraria en muchísimo mejores condiciones de produccion: y si la prolongacion de su ferro-carril hasta empalmar con la via de Zaragoza á Barcelona, se hiciera de manera que abreviara el camino que han de seguir

los productos de la industria de la cuenca del Noya, se aumentaria tambien esta considerablemente, siendo un elemento de riqueza para todo el país en general.

Tal vez la sociedad del ferro-carril de Zaragoza á Barcelona recelaria que el trayecto de Igualada á Tárrega le absorbiera el tráfico en gran parte desde dicho punto á Barcelona, pero aparte de que no tiene el menor derecho para privar la union de Igualada con Tárrega, todo el perjuicio que de ello tal vez le resultaria con referencia al tráfico de Tárrega á Barcelona, se compensaria largamente con atraerse el comercio de importacion y esportacion de la cuenca del Noya (que tendria un grande aumento entonces sobre el actual), con el interior y con el Norte de España.

Reasumiendo pues: la línea de Igualada á Tárrega, seria mas fácil y de mas económica construccion relativamente, que la de Igualada á Calaf, por no ser de mucho el terreno tan accidentado; pues desde la divisoria de la provincia y por espacio de unos 20 kilómetros hasta Tárrega, se presenta el camino poco menos que horizontal, sin necesidad de desmonte alguno ni de ninguna obra de fábrica importante.

Que presentando la línea de Igualada á Tárrega la insignificante pendiente de 0'103 por ciento, su explotacion no presentaria dificultad alguna, llevando sobre esto una gran ventaja á la línea proyectada.

Que la distancia de Lérida á Barcelona seria 30 kilómetros menor que en la actualidad, y 23 kilómetros tambien menor que si la prolongacion se hiciera por Calaf, conforme propone la Comision.

Que esta disminucion de distancia importaria una economía de tiempo y de gasto en el transporte, economía que seria en gran ventaja del país en general, por cuanto facilitaria todas sus relaciones.

Que la prolongacion que esta Sociedad pretende, pondria en mejor comunicacion á Barcelona con la capital de la monarquía y con las demás provincias de España, y con su construccion se llenaria mejor el objeto que la Comision se propone en el anteproyecto, segun manifiesta en la página 8 de su Memoria.

Y por último: que debiendo sustituir esta línea á otra de primer orden y que por los beneficios que de su construccion resultarian, seria en ventaja de las relaciones é interés del Estado por cuanto disminuiria la dis-

tancia de la capital de la monarquía á Barcelona y á la frontera de Francia en Cataluña, debe ser considerada de interés general.

Dando fin pues, á estas consideraciones, y contestando por su orden á las preguntas del interrogatorio que acompañaba con su comunicacion el Ilmo. Sr. Director general de obras públicas, esta Sociedad debe decir:

A la primera: que la línea de Tarragona á Barcelona por la costa, que incluyen en su anteproyecto los vocales de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, no sirve á los intereses de la provincia, ni á los generales de la nacion, y perjudica de una manera notable y sin compensacion de ningun género, á algunas de las líneas construidas y que están en construccion, por cuanto las obligaria á aumentar los gastos de transporte.

Que la línea que de Igualada se dirige á Calaf, como prolongacion del camino de San Saturnino de Noya que la Comision incluye en su anteproyecto, tampoco sirve á los intereses de la provincia ni los generales de la nacion, porque es muy difícil que pudiera construirse atendidas las condiciones especiales del país.

A la segunda: que la prolongacion que se indica hasta Calaf, debiera substituirse por la prolongacion á Tárrega, para empalmar allí con la línea de Zaragoza á Barcelona, por las siguientes razones: 1.^a Se acortaria de 30 kilómetros la distancia que media entre Lérida y Barcelona. 2.^a Porque así como para ir de Igualada á Calaf, en una estension de 25 kilómetros debiera vencerse una pendiente de 333 metros, que es la diferencia de altura que hay entre los dos puntos, con las grandes dificultades que para la construccion del camino se presentan, en cambio de Igualada á Tárrega, en 42 kilómetros de via no encontraria mas que un desnivel de 43 metros y una construccion sumamente sencilla en su mayor parte. 3.^a Que el coste, seria muy poco superior en la prolongacion á Tárrega, que en el proyecto de la Comision hasta Calaf. 4.^a Que la prolongacion á Calaf, produciria (aun cuando fuera fácil realizarla) cortisimas ventajas al país que atraviesa la línea de Igualada á San Saturnino de Noya, cuando por la direccion que toma el comercio de importacion y esportacion de dicho país, seria muy ventajosa al mismo y daria grande impulso á la industria, la prolongacion á Tárrega. 5.^a Porque con ello se produciria mayor rapidez y seguridad

en las comunicaciones de la capital de la monarquía y demás provincias de más allá de Cataluña, con Barcelona.

A la tercera: esta Sociedad entiende, que va comprendida la contestación á esta pregunta, en la que se ha dado á la anterior.

A la cuarta: la prolongación á Calaf que la Comisión propone, es de una dificultad suma, porque la diferencia de nivel obligaría al camino, á seguir en algunos puntos una pendiente de un 2 por ciento, y como las alturas que hay entre Igualada y Calaf, tienen una dirección horizontal, harían precisas obras de fábrica de suma importancia para atravesarlas y salvar las corrientes intermedias, mientras que en la prolongación á Tárrega, la única dificultad que se presenta es el paso de la divisoria entre las dos provincias de Lérida y Barcelona, que debiera vencerse por medio de un túnel de no mucha extensión, y en lo demás del camino, pocas obras de fábrica se exigirían y ninguna de ellas de tanta importancia, como alguna de las que serían precisas en la prolongación á Calaf.

A la quinta: la prolongación del camino de San Saturnino á Igualada hasta Tárrega, además de los productos que á ella debieran afluir por la mayor cortedad que ofrece desde Lérida á Barcelona, comparada con la distancia que corre la vía de Zaragoza á Barcelona, contaría con los de la comarca industrial que atraviesa el río Noya, comarca que es de las más importantes en este concepto de Cataluña, y que por este medio de comunicación, aumentarían cada día por la mayor facilidad que ofrecería para su extracción, hacia los puntos de consumo.

A las 6.^a 7.^a y 8.^a; cree la Sociedad que después de lo dicho, no tiene cosa alguna que contestar, atendido el objeto que se propone la información: y además tiene la firme convicción de que, después de lo dicho, tanto el Gobierno de S. M. como todas las corporaciones, comisiones y particulares que el mismo estime oportuno consultar, comprenderán desde el primer momento, la justicia que á esta Sociedad asiste para reclamar la reforma del plan general de ferro-carriles, en lo que es de interés de la misma y va comprendido en el cuerpo de esta exposición.

Barcelona 12 de octubre de 1864.

El Presidente de la Junta de Gobierno,

José March y Pascual.

ESTADO DEMOSTRATIVO de las alturas sobre el nivel del mar y de las distancias de las poblaciones á que se hace referencia en esta esposicion.

ALTURAS SOBRE EL NIVEL DEL MAR.

PUEBLOS.

	metros.
Calaf.	664 »
S. Guim.	713 »
Cervera	549 »
Tárrega.	374 500
Igualada.	331 »

Distancias entre Barcelona y Tárrega por el ferro-carril de Zaragoza á Barcelona.

De Barcelona á Calaf.	Kilómetros. 99 »
De id. á S. Guim.	» 112 »
» » á Cervera	» 126 »
» » á Tárrega.	» 139 »

Distancias entre Barcelona y Tárrega, prolongando el ferro-carril de San Saturnino á Calaf.

De Barcelona á Martorell.	Kilómetros. 28 800
á S. Saturnino.	» 13 »
á Igualada.	» 25 200
á Calaf.	» 25 »
á Tárrega.	» 40 »
<i>Total.</i> »	<u>132 »</u>

Distancias entre Barcelona y Tárrega por el ferro-carril de S. Saturnino á Igualada, prolongándolo directamente á Tárrega.

De Barcelona á Igualada.	Kilómetros. 67 »
á Tárrega.	» 42 »
<i>Total.</i> »	<u>109 »</u>

RF-14-62

