

—Cámara de Comercio de Tarrasa. Memoria presentada á la Asamblea General celebrada el 26 de Enero de 1905.

—Cámara Oficial del Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. Memoria de los trabajos realizados en 1904.

Las Carreteras del Estat

Per lo molt que interessa á l' agricultura ens complahem en transcriure la instancia firmada per las principals casas industrials y comercials de Barcelona, que varen dirigir als Senadors y Diputats de la provincia de Barcelona y que diu aixís:

«A los señores diputados y senadores por la provincia de Barcelona.

El deplorable abandono de las carreteras del Estado en esta provincia, que poco tendrán que envidiar en este punto á las restantes de España, ha llegado al último grado. El tránsito por las mismas es peligroso, llevando trazas de hacerse imposible: para el comercio y la industria resulta caro, y en la proximidad de Barcelona verdaderamente ruinoso.

¿De qué dimana semejante estado de cosas, que mantiene á las carreteras de primer orden en situación de vías nominales? Primero: de que en los presupuestos generales del Estado la partida correspondiente á la conservación de carreteras no aumenta en proporción á los kilometros de nueva construcción de que se hace cargo todos los años el Gobierno. Segundo: de que respondiendo á nuestro desacertado procedimiento uniformista, se aplica la misma cantidad á la conservación de las carreteras de gran tránsito, que á las que son vías desiertas.

En 1895, según estadística oficial de Obras públicas, existían 30.338 kilómetros de carreteras á cargo del Estado, con un presupuesto para su conservación de 40.945,000 pesetas.

En 1900 habia 35 300 kilómetros y sólo consignadas 12.785,000 pesetas, es decir que en vez de acrecer el presupuesto, mientras los kilómetros aumentaban en 15 por 100, se disminuía otro tanto su consignación.

El presupuesto de conservación aplicado á estas últimas cifras representa un promedio de 362 pesetas por kilómetro.

Es decir que la misma suma se aplica al mantenimiento de una de las vías que soportan un tránsito mayor, como la carretera de Barcelona á Mataró, una gran arteria, que á la conservación de un vaso capilar, si así merecen calificarse esas vías inútiles, debidas al capricho de un cacique, en las cuales no se ven más huellas que las del peón caminero.

Al hablar de esa carretera que nos pone en relación con Francia, es una vergüenza consignar que no tiene puentes en la riera de Argentoná, ni en los ríos Tordera y Fluviá, de suerte que á no ser por la línea férrea durante los períodos lluviosos quedaríamos incomunicados con Europa.