

Los datos siempre oficiales de riqueza y población resultan todavía más absurdos, pues mientras la provincia de Barcelona tiene por kilómetro de carretera 1,102 habitantes, la de Guadalajara solo 167, y mientras la provincia de Toledo disfruta de 1.430 kilómetros de carreteras construidas, la de Barcelona usufructúa escasamente 909 y por ende intransitables.

En resumen, la provincia más activa y poblada de España, la que contribuye á las cargas del Tesoro como toda Andalucía, más que Castilla la Vieja, Aragón y Valencia juntas, el Estado la recompensa concediéndole un kilómetro de carretera por cada 1.102 habitantes, clasificándola la última entre las 49 provincias de España.

Ante semejante situación creemos sinceramente que los representantes de Barcelona tienen el derecho y deber de pedir al Gobierno que aplique la medida justa á cada carretera, teniendo en cuenta la importancia de su tránsito y el servicio general que presta.

Copiándolo de estadística oficial, en 1900 para la conservación en la provincia de Barcelona de 909 kilómetros se asignaban 635.000 pesetas.

En cambio, en 1895, para 812 kilómetros se presupuestaban 755.000 pesetas, siguiendo siempre la absurda pauta de menor consignación con más kilómetros.

Estando como está organizada la Diputación de Barcelona para la conservación de sus carreteras, es indudable que se realizaría una economía en los gastos generales y en los acopios, si se le encomendaba la conservación de las carreteras del Estado, teniendo como tiene probada su capacidad para llevarla á cabo.

Justificaría plenamente este abandono de servicio á la Diputación la admirable conservación de sus carreteras con un presupuesto limitado. Sin las carreteras provinciales sería poco menos que imposible la intensa vida industrial y mercantil de Barcelona, donde el fisco encuentra su más abundante cosecha.

Tener buenas carreteras en la vida económica de los pueblos significa obtener los productos á menos coste, lo cual está íntimamente relacionado con el problema de las subsistencias y con el precio de competencia necesaria para la exportación. Con decir que un fabricante de productos químicos demostró que el transporte de Barcelona á su fábrica de Badalona (ó sean 8 kilómetros) cuesta más que el de Barcelona á Marsella, está dicho todo.

La facilidad de la circulación de los productos acelera el comercio y aumenta la fuerza de penetración del producto por el influjo que tiene en su coste. La crisis que estamos pasando exige toda clase de remedios, y uno de los principales estriba en la baratura del transporte. Por esto nos atrevemos á solicitar su valioso concurso:

1.º A fin de recabar del ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, una mayor consignación, que debería ser de 1.000 pesetas por kilómetro, para la conservación de las carreteras del Estado en la provincia de Barcelona, por exigirlo así su mayor tránsito que beneficia al comercio nacional y á la Hacienda. Urge de momento llamar la atención sobre su lamentable abandono, que clama pronta reparación ó bien autorización para que la Diputación de Barcelona, en condiciones