

MEMORIA

SOBRE LA NECESIDAD É IMPORTANCIA

DE CONSTRUIR

UNA CARRETERA DESDE LERIDA

SEO DE URGEL Y PUTIGERDA.

POR A. C. C.



Madrid:

Imprenta de la Compañía general de Impresores y Librerías del Reino,

A CARGO DE D. A. AVRIAL.

1859.



MEMORIA.



MEMORIAL



MEMORIA

SOBRE LA NECESIDAD É IMPORTANCIA

DE CONSTRUIR

UNA CARRETERA DESDE LERIDA

A

SEO DE URGES Y PUTIGERDA.

POR A. C. C.



Madrid:

Imprenta de la Compañía general de Impresores y Libreros del Reino,

A CARGO DE D. A. AVRIAL.

1859.

MEMORIA

DE LA ACCIÓN Y EMERGENCIAS

DE 1860

LA CARRERA DE LA LUCHA

DE LA ACCIÓN Y EMERGENCIAS

DE 1860



Impreso en el Establecimiento de la Imprenta Nacional, en la Ciudad de México, el día 10 de Mayo de 1861.

INTRODUCCION.

*Omnis vallis implebitur,
et omnis mons, et collis humiliabitur:
et erunt prava in directa,
et aspera in vias planas.*

Todo valle se terraplenará,
y todo monte y collado será abajado;
y lo torcido será enderezado,
y los caminos fragosos allanados.

Luc. cap. III, vers. 5.

POR mas que algunos hayan mirado hasta ahora con indiferencia, y quizá con prevencion, los adelantos que la civilizacion trae consigo y las ventajas de las nuevas vias de comunicacion, todo el mundo siente hoy la necesidad de las mejoras y desea las comodidades posibles cuando puede adquirirlas honradamente con el ingenio y el trabajo.

¿Habrá necesidad de que los habitantes de la Seo de Urgel se expatrién de su ciudad natal para ir á las grandes poblaciones en busca de estas mejoras, y de los medios que pueden proporcionar el goce de dichas comodidades? Si hasta ahora la juventud de este pais lo ha hecho así, esponiéndose á todos los inconvenientes y peligros que la amenazan fuera de la vigilancia de sus padres, y principalmente á la relajacion del freno de las prácticas religiosas y morales que aprendió en la niñez, y á las que constantemente se

le inclina, debe ya procurarse que no salga en busca de mejor suerte, cuando existen en Urgel gérmenes positivos de riqueza y bienestar, susceptibles de gran desarrollo. Hora es ya de que estos gérmenes sean objeto de estudios especiales, y de que se procure eficazmente su desenvolvimiento y su reproduccion: hora es ya de que una mano poderosa y benéfica facilite los medios de llevar á cabo este gran trabajo, que tanta influencia ha de ejercer en el fomento de la riqueza pública de esta estensa comarca, proporcionando á sus habitantes la facilidad de vivir en un elemento mas desahogado, en una posicion mas risueña, y de gozar los bienes que ofrece la ilustracion. Pero como el lograr tan singulares beneficios no está al alcance de estos habitantes, ni aquella mano poderosa es fácil de hallar, estamos en el caso de levantar la voz para ser oídos, y de aquí la necesidad de la presente publicacion. El espíritu del siglo es emprendedor y poderoso, y conviene llamarle y ponerle á la vista el bien que hay que obrar en Urgel, los productos que explotar y las vias que abrir; si logramos que se nos oiga habremos llegado al bien apetecido. Con este objeto decíamos ya en un remitido, publicado en el *Diario de Barcelona* (16 de Junio último). «Cada pueblo, »cada ciudad tiene sus tiempos de mayor adelanto, de mayor lustre, »como cada reino sus épocas de mayor pujanza. Y serán aquellos »mas dignos de ocupar un lugar preferente en la historia cuanto mayores sean los resultados positivos que hayan dado en favor del »bien general; esto es, en el fomento de las artes, en el progreso »de las ciencias, en el mayor desarrollo de las verdades del catolicismo, como no menos en el uso práctico de la sana moral, base de »la buena sociedad. Bajo este supuesto la Seo de Urgel es digna de »la felicidad que reclama, y es innegable que ha llegado ya para ella »la época de las mejoras materiales, que labrarán la felicidad temporal de estos habitantes. ¿Y cuáles son estas mejoras? la primera y mas apremiante es una carretera que enlazándose con el sistema de comunicaciones del pais evite las dificultades insuperables

»que ofrecen los trasportes, y que para ir á cualquier parte de Cata-
 »luña sea forzoso pasar por las resbaladizas sendas abiertas en las
 »escarpadas laderas del rio Segre, salvando, con gran riesgo de pe-
 »recer, los profundos precipicios que aquellas presentan, ó trepar
 »por las peligrosas veredas de montes escabrosos. Ella aumentaría
 »las ventajas del comercio que ofrece este punto limítrofe de Francia,
 »la salida de los productos de esta tan fértil campiña, regada por dos
 »rios, y por último esta via de comunicacion daría grandes resul-
 »tados por la esplotacion de las minas de carbon de piedra y de
 »otras clases que abundan en este pais, así como por los saltos de
 »agua que podrían aprovecharse en fomento de la industria. Facili-
 »taria tambien la interesante canalizacion del Segre, que pasa por
 »el centro de esta hermosa vega, utilizando así una porcion de ter-
 »reno inculto, convertido en arenal por las grandes avenidas; lo que
 »sería la riqueza del pais, el sustento de los pobres, y presentaría
 »una huerta bellísima, con abundancia de árboles frutales, sembra-
 »dos, viñedos y prados.» Hemos hecho mérito tambien del desar-
 »rollo que tomaría esta ciudad, en su parte material, no teniéndola
 tan encerrada por los muros ó mejor débiles tapias que la circundan,
 si se permitia un prudente ensanche, pues apenas hay casas que
 tengan huerto ó jardin, tan apropósito para la ventilacion, como con-
 veniente para la utilidad, comodidad y belleza. Otra mejora impor-
 tante reclama la comodidad de todos los vecinos respecto al abas-
 tecimiento de aguas potables, pues ahora cuando llueve han de to-
 mar de las acequias del rio una agua turbia y muy sucia, y sería
 facilísimo tener un gran depósito de agua limpia y cristalina; pues
 tomándose del riego que pasa por la montaña del Norte de esta ciu-
 dad, las aguas del Valira podian no solo dar abasto á todas las fuen-
 tes de la ciudad, sino que por medio de conductos podrían subir
 por los diferentes pisos de las casas.

Como la prosperidad de esta ciudad depende primera y princi-
 palmente de la construccion de su carretera, dejando consignadas

dichas mejoras locales para su efecto en tiempo oportuno, nos proponemos como objeto preferente publicar las observaciones que nos sugiera el conocimiento del pais, abogando con copia de razones á favor de esta via pública.

Que la carretera es la primera de las necesidades de esta comarca, lo dirán las consideraciones que vamos á esponer, y desde luego pueden confirmarlo cuantos viajeros se hayan encontrado en los estrechos pasos de estas veredas de Urgel en el rigor de las estaciones, comparando las ventajas que ofrece una ancha carretera, las comodidades de los carruajes, la mayor brevedad del tiempo y la buena compañía, con la precision de pasar la soledad de estos valles y montañas entre mil incomodidades y riesgos. Por otra parte, será mayor la baratura y mayor la cantidad y variedad de géneros, por la facilidad de los trasportes, y entonces la abundancia y competencia evitarán los monopolios que tanto perjudican á las clases pobres. Además estas mismas clases tendrán mayores medios, gracias á la mayor facilidad de ganar su jornal, por cuanto las mejoras propuestas ocuparán muchos brazos.

Esta carretera está marcada en el plan general de 29 de setiembre de 1849; pero á la verdad lo fué en un grado muy inferior cuando razones poderosas, y en especial cuando distinguidos ingenieros, la elevan entre las necesarias y de primer orden, y esto nos precisa á escribir sobre ella á fin de evidenciar la necesidad de su pronta ejecucion. Confesamos de buena fe las dificultades que ofrecerá su construccion, pero no porque una cosa buena sea difícil debemos dejar de emprenderla; la virtud no tendria mérito si no tuviera obstáculos que vencer.

La apertura de esta via importante de comunicacion corresponde al Gobierno que vela por el fomento de la riqueza pública y por el bienestar general, y con cuyos recursos se puede llevar á cabo directamente la gran mejora de que nos ocupamos, ó proporcionar estímulo ó garantía á una empresa ó compañía que la tomara á

su cargo. La importancia del objeto y las respetables condiciones de las personas á quienes principalmente nos dirigimos, reclaman mas bien que articulos de periódicos, que fatigan por la necesidad de recordar ideas ya publicadas, la forma que ahora adoptamos para esponer nuestras ideas y presentar las justas reclamaciones del país.

No trataremos estensamente la cuestion facultativa. Dejaremos los pormenores y accesorios de la construccion á la inteligencia de los profesores é ingenieros, que tambien han escrito de ella en la ilustrada *Revista de Obras públicas*, ó á las personas á quienes compete, y no nos inmiscuiremos tampoco en el sistema económico relativo á los arbitrios ó recursos con que debe contarse: la Excelentísima Diputacion, el Ilustre Sr. Gobernador civil, y por fin el mismo Gobierno, tomarán á su cargo la adopcion de los medios mas convenientes para reunir los recursos ó contratar empréstitos á fin de llevarla á efecto dentro de un breve plazo. Nuestro único objeto es presentar la necesidad y conveniencia de esta carretera bajo los puntos de vista importantes que mas directa relacion tienen con el fomento de la riqueza pública y con las elevadas miras de un Gobierno sabio.

En los primeros capítulos decimos lo suficiente para mover á una Sociedad á emprender esta via pública que tanto bien haria á este país del alto Urgel; via que si fuese un ramal de ferrocarril seria importantísima por el desarrollo notable que alcanzaria el comercio y por el movimiento á que darian origen las explotaciones industriales, los recursos que nuestra comarca ofrece como remedios para la salud y las exploraciones y aplicaciones científicas. Pero como podrá ser que por ahora no hubiese compañía con fondos disponibles para emprender aquella via de comunicacion, y como por otra parte es de suma necesidad su pronta realizacion ó la apertura de otra equivalente, por esto proseguimos llamando respetuosamente la benévola atencion del Gobierno y de

todas las autoridades á quienes compete intervenir en este asunto, presentándole algunas razones para probar que el poner á la Seo de Urgel en inmediata y fácil comunicacion con el resto del país, es cuestion importante y conveniente de actualidad.

Si logramos la ejecucion de la via de que tratamos, dentro de un breve plazo, cuando ahora parece está sentenciada á sufrir una dilacion indefinida, habremos trabajado con fruto para la gloria y prosperidad de esta ciudad; habremos facilitado medios de subsistencia á las clases pobres, y al mismo tiempo habremos cumplido con los sentimientos de contribuir al bien de la humanidad; y por último, los urgelitanos podrán gloriarse de ver en la montañosa Urgel cumplido materialmente y en parte el testo del Evangelista

Todo valle se terraplenará:

y todo monte y collado será abajado:

y lo torcido será enderezado,

y los caminos fragosos allanados.



CAPITULO I.

IMPORTANCIA DE UNA VIA PÚBLICA EN SEO DE URGEL PARA INTERÉS DEL COMERCIO.

TODAS las mejoras de que es tan susceptible y acreedora esta antigua ciudad, todas las utilidades y riquezas que ofrece á la explotación y á la industria este dilatado país, dependen de una vía pública, sea carretera ó ferro-carril.

Esta vía pública facilitará el trato, las relaciones, el comercio con los demás pueblos, y sin ella todo se hace costoso, monótono, tardío y difícil. Porque, ¿qué hará una ciudad metida entre montes siendo pesada y peligrosa su entrada y salida? Por mas que presente su bello paisaje y ricas producciones, es como una casa muy hermosa, pero desaliñada cuando nadie la visita. Así pues, por mas que los moradores tengan gusto para mejorar y embellecer esta ciudad y para utilizar ciertos productos, como no hay estímulo, como no existe aquella emulación que escita la concurrencia, de ahí los pocos adelantos que se ven en varios ramos. No falta deseo, no falta anhelo en obrar, en aguzar el ingenio, en hacer productivos los pocos ó muchos caudales; pero siendo corto el círculo, poco el espacio, se halla como aprisionado el espíritu de empresa, y así quedan inertes sin desplegar aquellos medios de beneficio que da el genio activo, que da la especulación mercantil en sus varias ramificaciones; especulación, que á la par que lleva sus adelantos, sus mejoras y sus ganancias, sirve de grande utilidad á las clases pobres, proporcionándoles medios de subsistencia, lucro y destreza, desterrando la vagancia y el pauperismo.

Ahora arredra el tener que atravesar las vertientes peligrosas de estos promontorios; así es que de los ciento que viajarían, que irían á los mercados, que trasportarían los frutos de su labor, apenas sale uno; y cómo saldrá? si ha habido persona que para ir á Barcelona se ha creído deber confesar primero, porque temió pasar por un camino tan largo, tan sombrío y peligroso, tan penoso por las malas posadas, teniendo que sufrir la lluvia, los ardores del sol, montado en pesado mulo ó quisquilloso rocin.

Pero abierta una vía pública, ¡que ventajas! nuevas relaciones, nuevos intereses, nuevas especulaciones; abierta una carretera, todo cambiaría de aspecto, y el país se abriría á la exploración de los numerosos productos que encierra y que pueden explotarse con gran beneficio de la industria y de las artes ocupando mucha gente de sus pueblos.

Dejando para mas adelante el ocuparnos de la varia calidad y diversidad de minerales que tienen aplicación en la química y la medicina, nos concretaremos ahora á esponer sencillamente los principales productos que serían de grande estima si tuviesen circulación. Son estos:

1.º El carbon de piedra, este gran elemento de la época, combustible á propósito para el vapor, y tan importante que cada mina que se descubra es un beneficio de la Providencia para el fomento de las artes; riqueza mineralógica que en estas montañas es tan abundante como de clases variadas. Nos limitaremos á hacer mencion de dos minas especiales, tales son: primera: la del término de Navinés, distante una legua de esta ciudad, cuyo mineral se estiende á largas distancias, principalmente desde dicho punto siguiendo el Segre hasta el pie de nuestros muros y prosiguiendo por otros distintos puntos. Segunda: la del Coll de Nargó, que es riquísima por su buena calidad y abundancia, la cual tiene como una legua de estension desde la orilla del Segre hasta la casa llamada Santa Eulalia, y de N. á S. tendrá una mitad. La esperiencia y los estudios especiales podrán determinar su estension y profundidad interior, siendo muy probable que siga la cordillera de las minas de carbon de Isona. En el año 1843 se llevaron sobre 50 quintales á Barcelona para analizarlo y probarlo, y dió por quintal 5 minutos mas de combustible que el venido de Inglaterra.

2.º El hierro. Es tan abundante en estas comarcas, especialmente en el Pallás y en los valles de Andorra, que en este solo territorio hay cinco ó seis hornos; en uno de ellos, el del Señor Areñ, se elabora diariamente una cantidad muy respetable. Últimamente se ha descubierto una mina de muy buena calidad, tan abundante y dilatada que abraza el ancho territorio de tres pueblos, que son el Coll de Nargó, Montanisell y Sellent: del experimento que en la primavera de este año se ha hecho en Barcelona, únicamente de las piedras de la superficie sin haberse hecho escavacion alguna, resultó un sesenta por ciento de mineral. Se ha descubierto igualmente otra mina en la montaña de Forn.

3.º Las maderas que salen de estos Pirineos y de las montañas cercanas al Segre, son en gran número y no tienen otro medio de estraccion que la corriente del rio. Si para llegar á Barcelona tienen que dar la vuelta por el Segre, Ebro y Mar, ¿cómo llegarán al interior del Principado sin un grande rodeo y sumo coste? la carretera proporcionaria el transporte á los varios puntos que las necesitan, con grande beneficio del vendedor y comprador; evitándose así que haya como ahora en estas comarcas muchísimos bosques de los que apenas se saca producto alguno. En el invierno del 56 al 1857 fue cedido un bosque de encinas para carbon; se elaboraron sobre 300 cargas, y su dueño no sacó otra ganancia que la de una peseta por carga. De modo que vendiéndose á 10 ú 11 pesetas por carga, la mayor parte se lo lleva el transporte, que precisamente se ha de verificar á lomo.

4.º Sin embargo de ser tan abundante el agua y el número de saltos apropósito para establecer todo género de fábricas, por falta de carreteras ni un establecimiento de esta clase se encuentra en todo este país tan estenso y que la naturaleza ha dotado de tantos recursos.

5.º Los trigos de la Cerdaña de los que anualmente se recoge una cantidad muy superior á la que el país puede consumir, y los muchísimos ganados de todas clases que se crían en los montes de abundantes pastos, tendrían gran salida en los mercados españoles si hubiese una carretera; y como por otra parte, el clima de aquel país no permite el cultivo de la viña ni del olivo se le importarian de la Seo, como de los pueblos de la ribera del Se-

gre en los que constituyen la principal riqueza. Un buen camino facilitaria pues, el cambio de subsistencias, y la fácil salida estimularia á poner mayor empeño en mejorar y aumentar los productos. Especialmente abriéndose canales, que harian fructíferos muchos terrenos incultos, la riqueza en artículos de consumo seria inmensa, y entonces todo lo sobrante, como trigo, vino, aceite, legumbres, frutas, etc., se estraeria con ventaja y provecho é importarian los géneros del país. Los tejidos y otros artículos de Barcelona tendrian mayor salida, pues se les abriria la puerta no solo de las 63 poblaciones circunvecinas á Seo de Urgel, sino de todo el obispado que cuenta 950 pueblos. ¡Qué cambio tan favorable al lícito comercio, á la industria nacional, si pudiera circular con facilidad y economía por estas comarcas, dando al mismo tiempo un golpe mortal al contrabando que tanto facilita la escabrosidad de estos Pirineos! Ha llegado el tiempo ya de abrirse todas las vias para el esparcimiento y espendicion de los géneros del país, pues no es posible mirar con indiferencia el menoscabo de la industria nacional, digna de toda proteccion por haberse invertido tantos caudales en su mejora y fomento, como por ser el único recurso con que cuentan para su subsistencia millares de padres de familia. Razones son estas, á mas de las que se irán esponiendo, dignas de interesar á una compañía para que tomára á su cargo esta via de pública comunicacion, tan ventajosa al interés del comercio.



CAPITULO II.

VENTAJAS QUE UNA VIA PÚBLICA QUE PASE POR ESTA CIUDAD PROMETE Á LAS CIENCIAS, LAS ARTES Y LA SALUD.

PRESENTADAS las razones sobre la importancia de una via pública para los intereses del comercio y la estension de la industria española, debemos esponer las ventajas que un camino espedito proporcionará á las ciencias naturales, á las artes, é igualmente á la salud de los enfermos. Para un asunto de tanta monta no pretendemos que prevalezcan nuestros asertos, sino que aduciremos el testimonio de personas autorizadas por su profesion, ciencia y aplicacion al estudio de las ciencias físicas; tal es primero el del licenciado en farmacia Sr. D. Francisco San Vicens que hace relacion de curiosos datos del modo siguiente:

«La antiquísima ciudad de Seo de Urgel que dista legua y media de los célebres valles de Andorra, está situada entre dos rios, el uno llamado Segre y el otro Balira. Los dos tienen grandes saltos de agua muy apropósito para establecer una fabricacion en grande escala, y el agua del segundo es de un mérito particular y estraordinario para los colores, pues que tiene disuelto un mordiente de hierro que les da una fijeza desconocida. La disolucion por ejemplo, del azul de Prusia elaborado con dicha agua, no solo es de un hermoso color, sino que no es enrojecida por los ácidos débiles.

Los montes que circundan á esta ciudad á mas de la infinidad de plantas medicinales que contienen y entre otras la preciosa belladona, estan como aclaveteados de minas de hierro, de manganesa, de cobre, de plomo, de plomo nativo en granos, de plomo

argentífero y de otros metales preciosos; abunda mucho el amianto, canteras inmensas de mármoles de todos colores y muchas de jaspeados ocupan trozos de montes; se extraen pizarras cuyas dimensiones son de un centímetro y dos milímetros de grueso por tres metros de longitud y otros tantos de latitud. Hay tambien un gran depósito de bombas volcánicas de diferentes magnitudes, desde una bala rasa por ejemplo, hasta cuatro veces mas grandes que cualquier bomba de guerra, de un peso enorme comparado con su volúmen, y cubiertas las que han estado espuestas á los agentes esternos, de un óxido metálico de color amarillo de limon.

Muy inmediatos á esta ciudad se encuentran inmensos depósitos de carbon mineral llamado antrácita, y no la antrácita térrea del país de Gales, sino la dura, compacta, negra y lustrosa perteneciente al sétimo grupo de los terrenos estratificados y al segundo sistema de los terrenos carboníferos. En todo el terreno de sedimento moderno que recorre el rio Segre, se observan en diferentes puntos en que las avenidas han abierto grandes escavaciones, capas casi verticales de carbon mineral llamado lignito, las que estan cubiertas por capas horizontales de un metro de espesor de tierra refractaria y de gres rojo, todo tan útil á las artes.

A dos leguas de esta ciudad tenemos los muy nombrados baños termale de San Vicens, cuya temperatura es de 32 á 33 grados, y pertenecen dichas aguas al tercer género de las sulfurosas sulfidratadas sulfuradas. Como á mil metros de este establecimiento nace una fuente preciosa de agua ferruginosa. En el torrente de las Torres, que desagua en el rio Segre, casi enfrente de esta ciudad y en propiedad del Dr. D. José Ignacio Dalmau, mana otra fuente cuyas aguas algo ferruginosas estan muy saturadas de hidrógeno sulfurado, motivo por qué se las clasifica de aguas hepáticas ferruginosas, tan recomendado su uso por los médicos en las enfermedades del pecho.

¿Qué diré de ese gigante que se denomina Cadí, y que majestuoso se levanta á tres leguas de esta ciudad ostentando sus picos que compiten con los mas elevados de Europa, y en el que se perpetúan las nieves como en los Alpes? Que no ha sido estudiada la constitucion fisica y geológica de aquellos terrenos: que en contraposicion de los Alpes no han sido visitadas aquellas elevadas

regiones en que continuamente se derrumban las cabras monteses, por ningun sabio geólogo. ¿Y qué es ese nuevo aspecto que presenta á la simple vista este año el monte Cadí? Oh! es que ha oido cómo ha sonado la hora de que en España se desarrollen las ciencias naturales, y liquidando nieves que tal vez contaban siglos, presenta nueva faz, invitando de este modo á la generacion presente á que penetre aquellos arcanos, aumentando asi la ciencia y las artes; y el motivo por que no ha disuelto la nieve de las crestas mas elevadas, es porque habrá presenciado sin duda la ascension á los picos mas altos de Europa en la cordillera Cantábrica, verificada por el erudito español Casiano de Prado y sus compañeros, y necesita que dicha nieve sirva de telégrafo y le llame para que tan pronto como haya reconocido y estudiado los puntos mas culminantes de aquella cordillera como el Valdeon, Cain y la canal de Trea, venga presuroso al Cadí y descifre sus misterios.»

El Profesor de medicina D. Buenaventura Barril, Doctor y Catedrático de la facultad en la que fué Universidad de Cervera, Subdelegado de sanidad del partido, dice: «Que una buena via pública para esta sana, amena y deliciosa vega, daría á conocer los manantiales de salud pública que en ella y alrededores brotan en abundancia, es decir, muchas aguas minero-medicinales; pues que á tres leguas de esta ciudad, dentro del territorio de la misma República de Andorra, territorio fresco, ameno y pintoresco en toda la estacion calorifica, anejo de la Parroquia y á un cuarto de legua mas arriba de la Villa capital de aquella, está el pueblo de las Caldas, así llamado por los muchos manantiales de aguas calientes que dentro del mismo pueblo y en sus alrededores brotan; pues que hay uno simplemente termal de 60 grados (¡qué estufa!) y otros, sulfurosos, sulfuro-nitrosos, sulfuro-ferruginosos, y escala progresiva de calor de 25 á 33 grados: y allí mismo y en distintos puntos, pero principalmente en el pueblo de Llorts, anejo de la parroquia de Ordino, hay infinitas fresquísimas fuentes de aguas ferruginosas, mas ó menos cargadas de sulfato de hierro, de sulfatos y muriatos de magnesia &c. &c.

¿Cuántas dolencias hallan alivio y aun curacion radical en los ligeramente indicados salutíferos manantiales! diganlo las clorosis,

las diversas afecciones de los órganos hemato-respiratorios, la inmensa cohorte de las erupciones cutáneas, las variadas afecciones reumáticas de las articulaciones, dolores musculares, nerviosos, afecciones catarrales, escrofulosas, &c. &c. Lo dirá mas estensa y detalladamente, á no tardar, una memoria físico-médica y de análisis de algunos de dichos salutíferos manantiales, que dedica al Ilustre Sr. Gobernador civil de nuestra Provincia y podrá dar la publicidad que su distinguido celo le sugiere por las mejoras materiales de todos los ángulos de la provincia que tan dignamente gobierna.»

Bastan estos sencillos datos que refieren los mencionados profesores, para que se reconozca la importancia de una via de comunicacion que facilite el acceso de los sabios á estos terrenos fecundos, á estos montes vírgenes: ellos brindan á la ilustracion del siglo á que venga á estudiar la diversidad de sus productos; á los artistas é industriales, á aprovecharse de los materiales, combustibles y saltos; á los enfermos, á curar sus dolencias con tan sobresalientes baños y variedad de aguas saludables. El interés social y aun el bien de la humanidad, reclaman que el Gobierno directamenté ó por medio de una empresa ó compañía tome á su cargo el abrir esta línea de comunicacion, contribuyendo de este modo á facilitar la explotacion de cuanto ofrece espontáneamente la naturaleza ó puede producir la industria de estos habitantes.





CAPITULO III.

POSIBILIDAD DE UNA VIA PÚBLICA QUE PARTIENDO DE EL FERRO-CARRIL DE BARCELONA Á ZARAGOZA, PASE POR SEO DE URGEL Y TERMINE EN PUIGCERDÁ, Y DIRECCIONES QUE PODRÁ SEGUIR.

EL que ha viajado habrá observado obras portentosas en el ramo de arquitectura, monumentos colosales, edificios, palacios y templos de un gusto, riqueza y grandiosidad, dignos muchos de ellos de gran admiracion por su belleza y como fruto de la venerable antigüedad; pero la facilidad, la rapidez, la comodidad y aun el lujo de los medios actuales de locomocion, las grandes obras y las maravillosas construcciones de las vias de comunicacion son hijas del saber y de los estraordinarios recursos de la generacion actual. En efecto, el que desde Coira en Suiza, haya pasado por Tuisis la Viamala, subido al monte Splügen, pasado por San Bernardino, bajando y corriendo en coche por aquellas carreteras que formando repetidas curvas, dando vueltas por entre

aquellos elevados montes hasta las aldeas de Capiola y Lostallo camino de Bellinzona y Magadino en el Lago mayor; el que haya visto el túnel sub-fluvial de Lóndres, el de Rognac cerca de Marsella que tiene 4,617 metros de longitud; el que desde Bruselas haya ido en ferro-carril á Lieja y visto cómo el tren solo por su propio peso baja con bastante rapidez por un gran plano inclinado al fondo de aquel valle encantador en que está situada la ciudad; por último, el que sin moverse del Principado de Cataluña haya visitado cuanto de gigantesco y colosal ha emprendido la sociedad de Barcelona que tiene á su cargo la construccion del ferro-carril de la capital del antiguo Principado á Zaragoza; ya no debe dudar de si es posible un camino de hierro, y menos si es factible una carretera: los adelantos de la mecánica, la perfeccion á que han llegado la ciencia de la construccion y todos los medios que le sirven de auxiliares indispensables, y la manera con que el genio de la época sorprende al mundo con nuevos descubrimientos y obras importantes, hacen posible la ejecucion de las obras colosales que en los terrenos mas escarpados exigen las vias de comunicacion; así pues, es posible una via pública en cualquier parte que se intente, sean cuales fueren las dificultades que se ofrezcan, como las que presentan los montes y valles que se habrán de atravesar para la línea de Seo de Urgel.

La via pública que deseamos, es pues posible, y aunque nos reconocemos incompetentes para poder fijar con seguridad y en todas sus principales circunstancias la direccion que habrá de seguir para enlazar la Seo de Urgel y la Cerdaña al resto del país, así como para determinar la naturaleza y condiciones de las obras que habrán de ejecutarse, apuntaremos brevemente algunas indicaciones generales sobre esos puntos, segun las bases de interés público que para resolver el problema se adopten.

Si se considera preferente para Seo de Urgel y valle del alto Segre, aproximarse y facilitar sus comunicaciones con el mar para la importacion y esportacion marítima con la ciudad de Barcelona, centro del comercio y de la industria de las cuatro provincias catalanas, foco desde donde en gran parte se alimentan la actividad y la vida de todos los ramos de la produccion en el antiguo Principado, la via habrá de dirigirse desde Seo de Urgel á Sol-

sona y Cardona para unirse en Manresa á la gran línea férrea de Barcelona á Zaragoza.

Si por el contrario deben posponerse las relaciones que como desde todos los puntos de Cataluña existen desde Seo de Urgel con Barcelona, á las que sostiene con Lérida capital de la provincia, cuyas relaciones serán tal vez menos vastas pero sí mas repetidas, mas íntimas, mas indispensables, como centro inmediato bajo el punto de vista administrativo; el trazado de la via de comunicacion que deseamos para nuestro país habrá de seguir el valle del Segre á empalmar en Balaguer con la carretera construida hasta este punto desde Lérida ó hasta esta capital si se tratase de un ferro-carril.

Para el comercio en general de importacion y esportacion, para la introduccion en el país de la pesca salada, caldos y frutos de las comarcas mas templadas y para enlazarse directamente con el mayor centro de produccion industrial, de actividad comercial y de acumulacion de capitales, la primera direccion es la mas conveniente, porque se satisfarán las condiciones que acabamos de espresar con la línea mas corta que vaya directamente de Seo de Urgel á Barcelona. Pero en este caso el terreno que se habria de atravesar presentaria dificultades que tal vez serian económicamente insuperables para un ferro-carril y graves para una carretera. Desde Seo de Urgel por la Bastida, Adrahen ó Coll de Creus, se habian de pasar primero las alturas que separan el llano de Seo de Urgel de la cuenca de la Riera Bona y seguir despues á la gran sierra que divide las aguas que van al Segre de las que caen al Llobregat por el Cardener y otros afluentes: un trazado perfecto, cómodo para los acarreos y económico, es seguramente difícil en un terreno tan áspero y quebrado como lo son todas las estribaciones inmediatas de la gran cordillera pirinaica, como lo es el grupo de montañas que se han de atravesar antes de llegar á Solsona, sea que se siga solo el rio Negro, ó que al principiar á bajar se tome primero la cuenca del Cardener en su origen y se pase despues á dicho rio sobre el cual está situada Solsona: en esta direccion sin embargo, el trayecto de Seo á Cardona donde se encuentra ya la carretera que va á Manresa, es menor que dirigiéndose por el Segre á Balaguer.

Por esta parte la línea tal vez podría partiendo de Seo de Urgel, seguir por Bastida, Fornols, Tuxen, Coll de Port, Carol, Fuente de Funerals, Cap de Pla, Solsona y Cardona; ó bien podría examinarse si es aceptable en todo ó en parte la direccion con que se abrió en 1822 un camino para conducir cañones de Cardona á los fuertes de Seo de Urgel, el cual se ejecutó por Solsona, Pla de Riat, montaña de Querol, bajada de Tonedó, puente del Compte, Monte Bogasa, pueblo de Fórñols, Coll de Banchs, Coll de Creus, pueblo de la Bastida á Seo de Urgel; y por último, partiendo de la base de no abandonar el valle del Cardener, convendría tambien estudiar la línea de Cardona por la derecha de este rio, tomar las faldas sobre el Meson de Besas, ir al pueblo de Lapedra, Manso Pujol, Tuxen, Fórñols, Coll de Bona hasta Drahen, Collado de Creus, Sagars, derecha del Segre hasta Seo de Urgel: pero como hemos indicado, solo los estudios del terreno que hagan los Ingenieros podrán decidir cuál sea la mejor línea para ferro-carril de vapor ó de caballos, ó sea solo para una carretera.

Bajo el punto del interés de la provincia de Lérida, es mas conveniente la direccion que recorre el valle del Segre hasta dicha villa de Balaguer: la via de comunicacion que así se construya atravesaria mayor estension del territorio de la misma provincia, pasa por pais mas poblado y satisface mas directamente las necesidades de la administracion provincial; cruza en Artesa la carretera de segundo orden, que por Tremp ha de bajar del valle de Aran y dirigirse atravesando el Urgel al puerto de Tarragona; por esta misma línea de Tremp, al encontrar la carretera general de Madrid á Francia en Tárrega, el comercio y los viajeros aunque con algun rodeo respecto al primer trazado, se pueden dirigir por el Ferro-carril á Barcelona.

No es de despreciar la ruta que siguen algunos trajineros, que de Seo de Urgel van á Lérida, pues pasan por Orgañá, Oliana, Pons, Agramunt, Bellvis, encontrando mas corta esta, que ir por Artesa y Balaguer. Como igualmente los que vienen de Barcelona, paran en Cervera y siguen Guisona, Pons, Tiurana y Oliana hasta la Seo. De Lérida hasta Oliana no exige el terreno grandes trabajos para la apertura de una carretera.

Dejando estos trazados, repetimos, al estudio de los Ingenieros,

concluiremos diciendo que hay bastantes terrenos de regulares condiciones para la apertura de la via, sin que falten á muy corta distancia canteras de muy buena piedra para la ejecucion de los puentes que deban construirse, abundando la piedra calcárea y siendo fácil construir por lo tanto hornos de cal en los mismos lugares en que debería emplearse. Las leñas tambien se hallan á muy corta distancia, las arenas para la composicion de la argamasa se encuentran de superior calidad en los cauces de los rios, rieras y torrentes, como igualmente el agua; es decir, que los materiales se hallan como á la mano, al lado de la obra.



CAPITULO IV.

POSIBILIDAD DE LA EJECUCION DE UN FERRO-CARRIL, Y BENEFICIOS QUE PODRIA TENER LA EMPRESA QUE LO TOMARA Á SU CARGO.

DESPUES de las indicaciones del capítulo anterior, tócanos ahora ocuparnos de la clase de via de comunicacion que deba construirse, teniendo en cuenta las circunstancias actuales.

Aunque lo mejor indudablemente seria hacer un ferro-carril, obra posible artisticamente hablando, tal vez sea difícil su ejecución atendido su coste estraordinario. Pero hace, sin embargo, concebir halagüenas esperanzas el ver que personas respetables hayan creído digna de estudio la línea en cuestion, y solicitado y obtenido con este objeto Reales autorizaciones que animan á creer que pueda llevarse á cabo el ferro-carril de Seo de Urgel en esta época en que se emprenden y llevan á feliz término obras de colosales dificultades, reputadas antes por sueños de imposible realizacion.

Efectivamente, la *Gaceta* del 1.º de agosto de 1856 contiene la Real orden «autorizando á D. Modesto de Rivas y Lanuza por »término de un año, para verificar los estudios de un ferro-carril »que partiendo de Manresa y pasando por Cardona, Solsona, Seo »de Urgel, Puigcerdá y atravesando uno de los valles del Pirineo, »vaya á empalmar con el de Tolosa en el vecino imperio.» No tenemos el gusto de conocer á esta persona, pero le tributamos un voto de gracias en nombre del Ayuntamiento y comision de carreteras de esta ciudad, por el pensamiento y por el trabajo que se tomó, por mas que no lo haya podido llevar á cabo hasta

ahora por razones que ignoramos. Nos basta esto para contar que es un plan concebido, y por mas que haya pasado el tiempo de la concesion, quizá no faltarán almas grandes que tendrán presente aquel dicho latino, *Audaces fortuna juvat, timidosque repellit*. «Una sábia temeridad, si así se puede llamar, tiene muchas veces un éxito feliz. La escensiva timidez es un grande obstáculo al progreso de las artes.»

Otras concesiones hemos visto á favor del Sr. D. José Galvez, de fecha 23 y 24 de julio de 1857. «La primera para verificar »los estudios de una via férrea que partiendo de Tarragona vaya »por Valls, etc., y siguiendo el valle de Llobregat y pasando el »del Segre termine en Puigcerdá.»

Sin duda que esta misma concesion en caso de llevarse á efecto, al pasar por el Segre lo efectuaría por Seo de Urgel. Cuando así fuese felicitariamos á este Señor con toda suerte de aplausos. El país está en espectacion y llenará de bendiciones á la compañía que lleve á cabo esta obra tan beneficosa para la multitud de pueblos en ella interesados. Ignoramos si se han publicado ó están para autorizarse ó aprobarse otros proyectos, pero por mas que hasta ahora no hayan pasado de proyectos y de estudios, son el preliminar importante que precede generalmente á toda gran mejora que al fin la fuerza de la necesidad y la influencia de la opinion pública obligan á llevar á cabo. La línea directa de Barcelona á Madrid no debe alimentarse solo con el movimiento propio de las diferentes poblaciones que atraviesa, pues así como un rio de ancho cauce necesita de fuentes, riachuelos y torrentes que lo vayan alimentando y engrosando, así mismo aquella dilatada línea para llenar sus coches y wagones necesita de vias transversales, ya sean férreas ó á lo menos carreteras, que suban á brindar y á traer millares de personas que viven en esta multitud de pueblos, gente que la mayor parte apenas ha salido de su hogar, ó á lo mas como los de este país han llegado á ver la feria de Urgel, Orgañá, etc., y que facilitándoles el poder ir por ejemplo á Barcelona con comodidad y presteza, sería para ellos ir á ver un nuevo mundo, y un mundo adornado con todos los atractivos de los adelantos en las ciencias, del desarrollo y mejoramiento de las artes, de la suntuosidad de los edificios, de la amenidad de los jardines y pa-

seos. El ver tanta diversidad y riqueza en las tiendas y almacenes, qué aliciente no sería para la inversion del dinero de esta montaña, para los cambios y transacciones mercantiles! Hé aquí lo que debe llamar el interés de una compañía para que abra esta via férrea que además de los recursos ordinarios del tráfico, podría aprovechar otros muy importantes.

En efecto, si una compañía se encargase de la ejecucion de la via de comunicacion por la que abogamos, podría con ventaja tomar á su cargo la canalizacion del Segre que pasa por esta vega de la Seo, con la que se utilizarian muchos arenales que serian de gran utilidad para la agricultura y facilitaria el trasporte á flote de las maderas que tanto abundan en las montañas de este país.

Podria igualmente esplotar las minas de carbon, de hierro, de plomo y demás sustancias, aprovechando las ventajas de efectuar ahora lo que por necesidad tendrá que hacerse de aqui á diez ó veinte años, utilizando estas mejoras en provecho de una sociedad poderosa y de los habitantes de estas montañas. ¿No es sensible que habiendo Dios favorecido estas comarcas de rios, de terrenos fecundos, de diversos minerales y la sociedad de personas acaudaladas, por falta de amor al país y de espíritu emprendedor todo se pierda? Los rios desaguan en el mar sin fecundar los campos, las tierras quedan sin fruto y muchos caudales sin provecho; cuando si se abriesen canales que corriesen por entre tantas vegas y valles, se lograrían con el auxilio de la Providencia pingües cosechas, y no tendríamos que cambiar tanta plata á Odesa y otros puntos. Los labradores pagarian con gusto un censo ó cánon si se les llevára el agua al pie de sus campos, porque de una pieza de tierra de la que ahora casi nada recogen ¿no pagarian diez para recoger ciento? Hé aquí la verdadera especulacion; el que tiene el dinero se formaria una buena renta á la par que los terratenientes tendrían sus cosechas mas productivas. Esto no son ilusiones: si el siglo busca el positivismo, hé aquí lo positivo, lo real y lo verdaderamente benéfico. El barco puede perderse, la fábrica incendiarse, el comercio equivocarse, y arruinándose se pierden grandes capitales; pero en los campos si se pierde una cosecha este año algo se pierde, pero en el año siguiente si sale buena doble se gana.

En resúmen, 1.º Una compañía encargándose de estas canalizaciones podria reportar verdaderas ganancias.

2.º Esplotando en grande escala los productos mineralógicos que ofrecen estos montes, obtendria iguales ventajas.

3.º Reuniendo estas esplotaciones á la ejecucion de una via pública, justo es que lograse del Gobierno un subsidio notable, mucho mas cuando por razones que espondremos, se debe considerar como una carretera de grande y privilegiada importancia.

En fin, una compañía podria adquirir fondos para todo lo que produjera alguna utilidad y diera pronto resultados, y por medio de acciones facilitaria el que se interesasen los mismos pueblos y los propietarios de este país.

Para conclusion de esta parte de nuestro trabajo, bueno será recordar lo que decia el erudito autor del artículo *Fusion de los caminos de hierro de Cataluña*, publicado en el *Diario de Barcelona* del día 7 de octubre de 1856; entre otras curiosas observaciones constan las siguientes: «Si la España ha podido hacer »hasta ahora algunos sacrificios, cierto es que no hay motivo de »arrepentimiento cuando se ve la actividad y el incremento que se »desenvuelven en la produccion catalana;» y despues añade: «Las »materias primeras y fundamentales de la industria moderna, son »el hierro y la hulla» pues bien decimos, qué faltan sino caminos públicos para que Urgel las dé con abundancia? y continúa «Barcelona ha tenido que hacer hasta ahora costosos esfuerzos para »proporcionárselas;» pues bien añadimos, que haga un esfuerzo mas esta tan bella como rica capital, abra estos caminos, y en cambio le ofrecemos hierro, hulla, minerales, maderas, saltos de agua, baños saludables, aguas ferruginosas, artículos de consumo y hasta dinero para comprarle los productos de su industria algodonera.



Para terminar estas consideraciones, que prueban en nuestro concepto que la construccion de un ferro-carril tiene muchas probabilidades de constituir una especulacion beneficosa, diremos que aun en el caso de que los detenidos estudios estadisticos y técnicos, probasen que por las circunstancias difíciles del terreno, los beneficios no permiten el establecimiento de un camino de hierro de condiciones ordinarias con locomotoras, se podria acudir á la aplicacion de los *Tramways* ó caminos de hierro en que la traccion se hace por caballerías. El trazado en estas vias de comunicacion admite pendientes mucho mas fuertes que en los ordinarios, y como la velocidad es mucho mas pequeña que cuando la traccion se hace por el vapor, los radios de las curvas pueden ser tambien mucho menores; y así el camino se ciñe mejor y mas fácilmente á todos los accidentes del terreno, resultando los terraplenes, los desmontes y las obras de fábrica de una importancia escesivamente menor y el coste general de la construccion mucho mas económica.

Esta clase de caminos se han generalizado de modo que segun leimos en el periódico *La Union*, del domingo 12 de diciembre último, «en América, en donde se fijaron las primeras en el año de 1829, hoy explota el solo Estado de New-York 1,400 leguas, divididas en 19 distintos caminos. Estos son adaptables tanto á una grande como pequeña circulacion; se colocan con facilidad con pocos gastos sobre toda clase de terreno, pues permiten franquear sin peligro cuestas de 5 por 100, tanto en la subida como en el descenso, describiendo arcos de pequeño radio; entran por las calles de las mas populosas ciudades sin ninguna clase de riesgos para los viajeros y transeuntes; sobre ellos, un carruaje con 60 personas es conducido por dos caballos al trote largo, y anda 15 kilómetros por hora (que son tres leguas próximamente): el coste escederá poco de treinta y seis mil duros por legua, puesto ya en estado de explotacion; su entretenimiento es sumamente económico, y en relacion siempre con el tráfico que existe; el movimiento que experimentan las personas y mercancías, es mucho mejor que el que tienen cuando son conducidas por el vapor, y para complemento de ventajas, estan exentos de los choques, incendios, descarrilamientos y demás percances unidos á la velocidad y fuerza de una

locomotora; en fin, superan á todos los medios conocidos hasta el día para efectuar el transporte, cediendo solo su lugar á dichas máquinas sobre las comunicaciones principales, de las cuales, como queda espresado, solo son auxiliares, pero abandonándoles tambien los peligros que todo el mundo conoce.»



CAPITULO V.

POSIBILIDAD DE LA EJECUCION DE UNA CARRETERA Y CALIFICACION QUE LA CORRESPONDE POR SU IMPORTANCIA Y POR LA LEGISLACION VIGENTE.

CREEMOS que el ferro-carril de que hablamos en el capítulo anterior, se llevará á efecto, porque es una verdadera necesidad y el espíritu de empresa no retrocede ante las dificultades que ofrezca el proyecto, en que se ha pensado ya; pero esto puede tardar mucho tiempo, y acaso la generacion actual no logre ver realizada tan importante mejora.

Por esta razon, debemos ahora procurar principalmente la ejecucion de una carretera, que aunque no en tan grande escala, podrá producir las mismas ventajas que un ferro-carril, siendo de mucho menor coste.

Esta carretera, merece una eficacísima proteccion del Gobierno de S. M. En ella están interesados, no solo los habitantes de la localidad que ha de recorrer, sino todos los pueblos de la provincia de Lérida, que disfrutarían de una comunicacion directa y de corta extension con la Francia, librándose del enorme rodeo que hoy tienen que dar por Barcelona, Gerona y la Junquera. Están interesadas tambien un gran número de poblaciones de Aragon, que obtendrían el mismo beneficio. Se estiende la importancia de la carretera del Valle del Segre á una superficie de terreno muy considerable, y su ejecucion no debe, pues, mirarse como cuestion de necesidad y ventajas locales, sino como una obra de interés general.

En la legislacion vigente tiene el Gobierno de S. M. todos los

medios necesarios para atender á ese interés general con la construcción de la carretera que nos ocupa. El conocimiento de la necesidad que hay de facilitar las comunicaciones para los adelantos de todos los ramos de la industria y del comercio, como para la generalización del saber, y hasta para el aumento de la moral, ha dado origen á varias disposiciones legislativas y gubernativas, altamente sabias y previsoras, que deben tener aplicacion á este vasto territorio del Urgel, donde darán los mismos buenos resultados que han dado aplicados á las otras provincias de la Monarquía.

Hemos estudiado detenidamente las disposiciones referidas, y descendiendo á lo particular, creemos ver en el Gobierno de S. M. el pensamiento benéfico de comprender en el nuevo arreglo de carreteras á el Urgel, como deseando poner en contacto los numerosos pueblos que abarca esta diócesis, y elevar su camino á una categoría superior á la que se le concedió en 1849, en el plan general de carreteras de Cataluña. Entonces se designó entre las líneas de tercer orden de la provincia de Lérida, la carretera de Balaguer por Orgañá y Seo de Urgel á Puigcerdá, cuya longitud es 23 leguas próximamente. Ciertamente que al colocarla, si bien en primer lugar, en la calificación referida, no se tendrían presentes las razones que venimos esponiendo.

Para ilustrar mas esta materia, entraremos en el exámen de las leyes, Reales decretos y órdenes vigentes, relativas al ramo que nos ocupa, y ellas probarán que la carretera á Seo de Urgel es digna de la clasificación de primer orden, y de una pronta ejecucion.

En efecto, puede fundar y justificar su ejecucion, si bien que de un modo general:

1.º La ley votada en Córtes en 30 de Junio de 1856, y sancionada por S. M. en 5 de Julio, relativa á la construcción de carreteras, que dice en su primer artículo:

«Las Diputaciones provinciales procederán desde luego á levantar, por medio de operaciones de crédito, los fondos necesarios para construir carreteras provinciales y auxiliar la construcción de los caminos vecinales, que completen el sistema de comunicaciones en todo el pais.» Los demás artículos, hasta el último 19, contienen el modo de facilitar el levantamiento de estos fondos.

2.º El Real decreto de 3 de Setiembre del mismo año 1856,

espedito por el Gobierno para llevar á efecto la ley anterior, y en el que, á la par que se consideran suprimidos los arbitrios establecidos en 1848 y 49 con destino á la ejecucion del plan general de carreteras de las cuatro provincias de Cataluña, se dispone: Artículo 2.º «Las Diputaciones de las referidas provincias procederán desde luego á levantar fondos con arreglo á la del 23 de Julio último, ó á proponer arbitrios para la continuacion del mencionado plan en sus respectivos territorios.» Es notable tambien la Real orden de 31 de Marzo de 1857, excitando el celo de las Diputaciones, lo cual honra al Excmo. Sr. Ministro que la firma, y prueba su buen celo en favor del bien de la nacion.

El citado Real decreto de 3 de Setiembre dice en su art. 3.º: «Se procederá tambien desde luego á la revision del plan citado, á fin de introducir en el las reformas necesarias, y de clasificar las vias de que se compone, con arreglo á la ley.» Por otra parte la ley de 22 de Julio del mismo 1857 señala para la clasificacion de las carreteras las bases siguientes:

Artículo 1.º «Los caminos ordinarios ó carreteras de la Península é Islas adyacentes, se dividirán en vias de servicio público y en vias de servicio particular.»

Art. 2.º «Las carreteras de servicio público serán clasificadas para los efectos de esta ley segun su importancia y utilidad, en carreteras de primero, segundo y tercer orden.»

Art. 3.º «Serán carreteras de primer orden:»

1.º «Las que se dirijan desde Madrid á las capitales de provincia, departamentos de Marina y puntos en que haya establecidas aduanas marítimas, habilitadas para el comercio general de importacion y esportacion.»

2.º «Los ramales que partiendo de un ferro-carril ó de una carretera de primer orden, conduzcan á alguno de los puntos designados en el párrafo anterior.»

3.º «Las que enlacen dos ó mas ferro-carriles, pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15,000 almas.»

4.º «Las que unan dos ó mas carreteras de primer orden pasando por alguna capital de provincia, ó centro de gran poblacion ó tráfico, así del interior como del litoral de la Península, siempre que su vecindario esceda de 20,000 almas.»

En vista de estos artículos, es indudable que la carretera de Urgel, debe considerarse como de primer orden, por estar comprendida en el segundo párrafo del tercer artículo, puesto que la carretera á Seo de Urgel y Puigcerdá es un ramal que ha de partir de la carretera de primer orden de Barcelona á Lérida, ó del ferrocarril entre dichas capitales, y ha de terminar en la aduana de Puigcerdá, habilitada para la importacion y esportacion. Tiene pues segun la legislacion vigente, las condiciones de una carretera de primer orden, y así debe considerarse por el Gobierno, que al formar el nuevo plan no podrá dejar de darle esta importancia, que resultará además de las informaciones que para la clasificacion de las carreteras, han de practicarse con arreglo á los correspondientes artículos de la referida ley de 1856.

La urgencia de hacer esta clasificacion, sin la que, por el artículo 17 de la misma ley no se puede emprender la construccion, está probada por lo que llevamos dicho acerca de la conveniencia, mas aun, de la necesidad que reclama prontamente esta carretera para el comercio, la industria y la salud pública, y otros intereses no menos elevados é importantes para la buena política y administracion del Estado.



CAPITULO VI.

CONSIDERACIONES QUE RECOMIENDAN COMO CUESTION DE ACTUALIDAD LA CONSTRUCCION DE LA VIA PÚBLICA DE URGEL.

SE ha visto en los capítulos anteriores que la via de comunicacion que una esta comarca con el resto de España, tiene gran importancia bajo el aspecto industrial, comercial, higiénico y científico. Antes de concluir, elevando una respetuosa súplica al Gobierno que puede llevarla á cabo, no hemos de resistir al deseo de indicar algunas consideraciones que prueban que la ejecucion de esta via, además de ser una cuestion de actualidad por todas las razones espresadas, lo es por el carácter mismo de los tiempos en que vivimos, tan diferentes de los que les precedieron con otras costumbres y otra civilizacion.

La separacion de las comarcas, las dificultades en las comunicaciones eran propias de las épocas pasadas; el espíritu del siglo actual tiende á la unidad y al aumento de las relaciones entre los hombres y los pueblos, y el Urgel debe obedecer á este movimiento de la época, enlazándose mas íntimamente que hasta el dia lo ha estado con las otras provincias, así como con la capital de la monarquía, centro del movimiento social.

Cuando era costumbre andar por enrucijadas y estrechas calles como las de la Cité de París y Londres; cuando era ejercicio propio de caballeros y gente noble como de la plebeya trepar como cabras por las escabrosidades de los montes y subir por tortuosas veredas á los castillos de los señores feudales, Seo de Urgel era un glorioso alcázar de la época, era el gran castillo de

la edad media, tenia por torres los tremendos Cadí y Bescarán y por almenas las cordilleras de los Pirineos; reunia por aquí lo mas valiente, lo mas heróico y famoso de los guerreros. No cede en esta parte el Urgel á ninguna otra provincia de la monarquía. Si sale D. Pelayo de las montañas de Covadonga para derrotar con un puñado de valientes á los bárbaros africanos, tambien andan con paso ligero por estos montes dando caza á osados moriscos los esforzados urgelenses guiados por sus obispos Leuderico y Dotilla. Si Alfonso II el Casto y Victorioso construye la basilica del Salvador en su corte de Oviedo, tambien en Urgel el obispo Sisebuto y el conde Seniofredo, rechazados los moros en 819, consagran la catedral en honor de la Santísima Virgen. Si el rey D. Alfonso gozando de paz hace florecer las artes, en 1020 promulga leyes para el buen gobierno, levanta un templo á S. Juan, el monasterio de San Pelagio, y despues para ensanchar sus estados entra luchando por la Lusitania; nuestro patron S. Armengol en este tiempo, abre caminos, rompe peñascos, labra los tres puentes cercanos de Orgañá, y como dice un antiguo M. S. *ferro vias istas aperuit igneque, et fabrica dilatavit*, abrió estos caminos con el hierro y fuego dilatando su obra; levanta un templo á S. Miguel como igualmente la presente catedral; y habiendo los moros invadido este obispado, reúne los valientes urgelitanos, sale y derrota la morisma, y en medio de las aclamaciones de sus diocesanos y vivas de los guerreros entra S. Armengol en su libertada Guisona. *Quam ipse de malibus paganorum multo labore abstraxerat*, dice un documento de 1024 (1) (2).

(1) Villanueva *Viaje literario*, tomo x, pág. 295.

(2) El *Boletín Eclesiástico* de Urgel, viernes 21 de noviembre de 1853, página 71, lleva el siguiente escrito que suprimiendo el nombre del orador, dice literalmente:

Notable por varios conceptos ha sido el sermón que el I. S. Canónigo de esta santa iglesia catedral D. A. C. C. ha pronunciado en la festividad de nuestro patron San Armengol.

No solo por haber versado parte sobre la historia antigua de esta catedral, haciendo una reseña de los Prelados que hubo desde la mas remota antigüedad, apoyándola con el código de Cánones de los Concilios 2, 5, 4, 8, 9, 13, 15 y 16 de Toledo, en los que suscribieron obispos de Urgel, con bulas de Pontí-

En tiempo de S. Odon, época igualmente en este obispado de recuerdos y hazañas, el rey de Aragon D. Pedro se estiene por la Andalucía ayudando al rey D. Alfonso VI de Castilla, batallando contra los moros de Córdoba, y hé aquí lo que dice un autor: (1): «Tambien se hallan en esta espedicion y guerra muchos caballeros catalanes que acompañaron al estrenuo y valeroso conde Armen-gol de Urgel, el cual por ser tan insigne y conocido en hechos de armas, fué entresacado y escogido de entre mil para ser capitán general del ejército cristiano.» En todas épocas el Urgel se ha distinguido por sus celosos varones, y nuestra historia llena de sucesos interesantísimos para la general de la Monarquía, es un título que no debe desatenderse para que se nos den los medios de continuar estrechamente enlazados con nuestros compatriotas.

En los tiempos que hemos citado no teníamos las comunicaciones que ahora pedimos, pero tampoco las tenían entre sí las demás provincias del Reino. Hoy todo ha cambiado, y los lazos que entonces bastaban porque no se conocían otros, hoy son insufi-

fices, en particular del Papa Estéban VI, Agapito II, Silvestre II y Benedicto VIII, conservándose aun la original del Papa Silvestre, dada en mayo de 1001, escrita en espadana y con varias citas históricas correspondientes á cada época; como igualmente fué notable en lo relativo al Santo, refiriendo por años muchos de sus hechos, algunos comunmente ignorados; ya citando varios testamentos sacramentales, como el de su padre el Vizconde Bernardo, del año 1001, el de su madre la Vizcondesa Guisla, del año 1025. Gustaron sobremanera las descripciones, entre otras la de haber el Santo libertado á Guisona de los moros, fabricado la presente catedral, emprendido la obra de los tres puentes y el de Bar, en el que murió en 1035. Ya sobre la canónica aquisgranense restaurada por el Santo en 1010; mejorándola con las donaciones que le hizo el Conde de Urgel Armengol II, biznieto del Conde Suner, y las que hizo despues el Santo en su testamento de 1055, confirmado por su testamento sacramental de 1055.

Cuyo sermón unido al de San Odon que el referido orador hizo en 7 de julio, en que trazó igualmente una reseña histórica y biográfica de los 57 obispos que ha habido desde San Odon hasta hoy día, forma el todo á la verdad un resumen curioso é histórico de esta iglesia y ciudad, un episcopologio completo de Urgel con dos originales panegíricos.

(1) Pujadas, *Crónicas de Cataluña*, tomo VIII, pág. 155, año 1102.

cientes. Las torres y castillos han caído á la esplosion de la pólvora, dejando solo tristes recuerdos de leyendas y novelas, de trovadores y caballeros andantes. Las mazas, dagas y ballestas han pasado á los museos, dejando el puesto á los cañones y fusiles; y á los *correos de alpargata* han sucedido los carruajes ordinarios, y han venido luego los ferro-carriles, y todavía no bastando la velocidad de estos, se ha descubierto el telégrafo eléctrico que da alas al pensamiento permitiéndole recorrer el espacio con rapidez infinitamente mayor que la de los mas violentos huracanes.

Todo ha cambiado: y el Urgel no se mueve. Cuando todo se agita en derredor nuestro, cuando á poca distancia de esta comarca en el vecino imperio y en la misma España, sentimos el movimiento de las artes, del comercio, de la civilizacion en todos sus ramos, el Urgel permanecerá estacionario? Habrá de seguir siendo lo que fue mil años atrás? No, no es posible: la hora ha llegado en que debe despertar de su profundo letargo; la hora en que debe dejar de vivir aprisionado, privado del disfrute de las ventajas generales de que gozan las comarcas que en otros tiempos fueron sus hermanas, que hoy lo son todavía, si no en las relaciones materiales de la vida, en la igualdad de dependencia del mismo poder y en el amor al mismo Dios, al mismo Rey y á la misma patria.

Esta situacion del Urgel es hoy mas notable por las circunstancias de su posicion en la Península. El Obispado de Seo de Urgel es un territorio colindante con Francia por una linea de frontera de mas de 30 leguas, intermediada en un espacio de nueve leguas por los valles de la república de Andorra. El Pirineo tiene por esta parte algunos pasos transitables y dos carreteras que facilitan el paso del Urgel al vecino imperio, tales son la de Bourg-Madame, al pie de Puigcerdá y la del valle de Aran. Así, puede comunicarse con un país extraño, lo que no le es tan fácil con el suyo de España, donde han de ser mas frecuentes, mas íntimas, mas importantes sus relaciones comerciales, además de las relaciones que para la buena administracion necesita tener con la capital de la provincia á que corresponde y con la capital de la Monarquía (1).

(1) No queremos en las consideraciones que hemos presentado hacer car-

Esta circunstancia deja á la comarca del Urgel en un aislamiento en los casos de guerra, en que puede ser fácilmente avasallada lejos del socorro de la amada patria, á que tan acreedores son los urgelitanos. Infinitos son los males que nos ha producido este desamparo inevitable, y si abriéramos la historia (1) podríamos presentár muchos ejemplos de casi todas las épocas. Los cartagineses, los romanos, los bárbaros del Norte, los francos, los albigenses, aragoneses, bravanzones, valdenses, hugonotes, los franceses en los tiempos modernos y hasta los mismos españoles en tiempos desgraciados, cuyo recuerdo debe apartarse de la memoria, han maltratado á este pobre país. ¡Cuántas batallas, cuántas estorsiones, cuántos males de todos géneros han padecido los hijos del Urgel sin poder ser socorridos á pesar del buen deseo por el resto de las provincias de España!

gos á nadie, porque conocemos que hasta el presente no ha habido oportunidad para satisfacer nuestro deseo. Las mejoras son modernas en España. Basta recordar que de la carretera que va de Barcelona á Lérida, Zaragoza y Madrid, que se construyó una pequeña parte en 1750, lo demás data del tiempo de Carlos III y fue empezado despues de la guerra de Portugal é Inglaterra en 1762. El puente de Molins de Rey se comenzó en 1764, empleándose cinco años en su construccion. Despues de esta época, no es extraño que decayera España de nuevo con las continuas guerras; la infausta de Argel, las marítimas con los ingleses, los muchos reveses que sufrió y que casi no la han dejado respirar desahogadamente hasta despues de la última guerra civil, han impedido la construccion de caminos y el establecimiento de otras mejoras.

(1) Si fuese propio de este lugar mencionar detenidamente las correrías que han hecho por estas tierras los herejes de Albi, especialmente en el siglo XIII, presentaria la historia de tres mártires, en especial la del dominico Ponce de Planedis, muerto por la fe en 1242; la de Fr. Pedro de la Cadireta en 1279. Cuánto sufrió la Iglesia y Clero de Seo Urgel en tiempo del obispo Poncio de Vilamur cuando el torrente de la heregia de los valdenses inundó la diócesis sobre el año 1250! Los hugonotes en 1282. Lo sitiada que se ha visto esta ciudad y carnicería de sus habitantes por los partidarios de los herejes y del entonces conde de Foix en el siglo XIII y XIV..... Qué tremendo el siglo XV por las entradas, correrías y perfidias de los calvinistas y hugonotes de Francia! cuántos trabajos en 1580 tuvo el cabildo para defender esta catedral! Cuántos robos, incendios, sacrilegios, por la facilidad del paso de Francia y difícil de España sin haber sido posible recibir socorro de nuestros compatriotas por intermediar peligrosas y pésimas veredas.

— Abierta la carretera que solicitamos, no sucederá ya esto, y el Urgel entrará á tomar parte en el movimiento general para adquirir los goces de la civilizacion en los tiempos de paz, y participar de la accion tutelar del Gobierno en los de guerra. Abrase, pues, esa via pública, que no continúe nuestro aislamiento y nuestra miseria mientras todo progresa en España, gracias á la proteccion de un Gobierno ilustrado que puede con un pequeño esfuerzo transformar la situacion del Urgel como lo exigen todas las razones espuestas.



CAPITULO VII.

CONCLUSION, Y SÚPLICA Á LOS ALTOS FUNCIONARIOS DEL ESTADO DE QUIENES DEPENDE LA EJECUCION DE LA CARRETERA QUE SE PIDE.

SIN tocar razones de importancia política y militar que podríamos aducir en nuestro apoyo, creemos haber demostrado que es muy conveniente y de la mayor urgencia establecer una via de comunicacion que ponga en relacion con el resto del pais unas comarcas tan importantes, cerradas hoy por las cordilleras de elevadas montañas, que solo dan paso por algunas gargantas debidas á la violencia que ha hecho el Segre para abrir su cauce. Réstanos solo dirigir nuestra voz con el mayor respeto á las autoridades y corporaciones administrativas, de quienes depende la ejecucion de la carretera del Urgel, y que pueden proporcionar tantos beneficios á unas poblaciones de más de cien mil almas, tan acreedoras por mil conceptos á la proteccion del ilustrado Gobierno de S. M.

Por las leyes y decretos que se han citado en uno de los capítulos anteriores, y en especial el de 16 de Setiembre de 1857, se ve claramente que la apertura de una carretera depende de la administracion del Excmo. Sr. Ministro de Fomento, de la designacion de los Ilmos. Sres. Gobernadores civiles, informacion de las Excmas. Diputaciones provinciales, formacion de ante-proyectos y planos de los Ingenieros, del dictámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, por fin de la aprobacion del Gobierno, resolucion y decreto de S. M. Para el logro de la calificacion que le corresponde, y de la pronta ejecucion de esta via pública, seria en nosotros atrevimiento inexcusable el escitar á personas de tan elevada

esfera, de tan alta categoría, cuando estan desvelándose en trabajar continuamente para el bien público, y nadie hay que les esceda en interés y empeño de abrir vias de comunicacion para el mayor servicio de la nacion, y allí donde les parece que han de ser mas beneficiosas. Nos limitaremos únicamente á llamar con sumision y respeto su atencion sobre este pais, á pedir que vuelvan sus benévolos ojos hácia este dilatado terreno, terreno pobre que la carretera hará feliz; terreno olvidado donde un camino público evocará grandes recuerdos; cabeza del Obispado, fronterizo con el extranjero; territorio de grandes esperanzas por sus productos, por sus minas, por sus aguas, y como el que más necesitado de anchas vias de comunicacion.

Cuantas veces, hasta ahora, se ha manifestado esta necesidad otras tantas ha sido en vano, sin duda por las azarosas circunstancias de los tiempos.

Ya en 1821 se dirigió á las Córtes del reino un proyecto de carretera desde las villas de Bellver, llanura de Puigcerdá, hasta la de Pons, situadas ambas en la orilla del Segre, indicando los medios que podrían adoptarse para subvenir á los gastos, y las ventajas que resultarían á la nacion española; pero nada se hizo entonces. Cuando se resolvió abrir una carretera desde Lérida á Balaguer, creyóse proseguirían dos ramales uno para Tremp que se empezó y otro en direccion á esta ciudad de Seo de Urgel, cabeza del Obispado, y se tuvo el sentimiento de ver que no se llevaba á efecto, siendo así que en esta ciudad se pagaron los arbitrios y los recargos bajo el título de carreteras, cuando se ha carecido de ella. En vano pues, han sido los clamores de esta alta montaña.

Pero ahora, ahora que el paternal Gobierno de S. M. ha previsto las necesidades y confeccionado las leyes y decretos necesarios para que puedan ser satisfechas; ha llegado ya el tiempo propicio, y Urgel va á tener el placer de ver cómo han sido oidos sus clamores, escuchadas sus razones, y llevado á efecto lo que mas le importa.

Para tamaño beneficio nos atrevemos á llamar la atencion del M. I. Sr. Gobernador civil de nuestra provincia, que tanto se desvela por su prosperidad, y que tanto la favorecerá dignándose mirar propicio á esta gran parte de su provincia, y designando esta carretera de Urgel como de primer orden, y de pronta ejecucion, segun se su-

plica en el recurso formal que ha propuesto el Ilmo. Ayuntamiento de esta ciudad.

Igualmente nos dirigiremos á la benemérita y Excma. Diputacion provincial, cuyos individuos desplagan tanto celo en bien de sus pueblos, para que se sirvan considerar que la carretera de Urgel es en beneficio de esos mismos pueblos que representan, y muy principalmente en beneficio de esta capital del Obispado, cabeza de partido; de esta Catedral, de esta ciudad que por su antigüedad y por su historia es tan digna de ser atendida y mirada con singular proteccion.

Muchas son las mejoras que hay que utilizar, y todo depende de una carretera, y esta via pública depende tal vez de su informe. Pero no rogaremos en balde. La Excma. Diputacion sabe bien que Seo de Urgel es la que mas necesita de estas vias de comunicacion; bien le consta la soledad, la orfandad en que se vive, bien sabe que yacen sepultados tanto hierro, tanta hulla, y otros artículos de comercio, y no podrá desoirnos su filantropía y su patriotismo, con lo que alcanzará la satisfaccion que gozan las almas grandes cuando hacen bien á sus semejantes, y la gloria que rodea á todo el que trabaja por la felicidad del pais.

Tambien apelaremos al respetable Cuerpo de los Sres. Ingenieros, y especialmente á aquellos á quienes se encargue el anteproyecto, el plano y memoria de esta carretera, para que ya que está confiada á su talento, á sus estudios y á su laboriosidad la buena direccion de las obras públicas del Reino, hagan cuanto esté de su parte para la recta y pronta ejecucion de esta via pública.

Pero especialmente y con toda efusion nos atreveremos á molestar la atencion del Excmo. Sr. Ministro de Fomento. De tan alto personaje sobre todo depende sacar á Urgel de esta postracion en que se halla, como quien dice, sin artes, sin industria, sin comercio, sin viajeros, hasta sin muchos de sus hijos, porque se van por parecerles su patria una Siberia, un destierro, una tierra ingrata, cuando es tan fecunda, tan bella, tan pintoresca, tan abundante de minas, tan rica de buenas aguas, como de gente morigerada. Una carretera, Excmo. Señor, y todo cambia de aspecto; millares de brazos se ocuparán en esplotar estos montes y valles; millares de brazos con el sudor del rostro ganarán para dar pan á los hijos. No en balde

confiamos que los ilustrados, respetabilísimos y Excmos. Sres. Ministros tendrán á bien aprobar é inclinar el Real ánimo de S. M., tan bondadosa, para que se digne autorizar esta carretera de Seo de Urgel, digna de ser considerada como una carretera nacional, como una via de primer orden, como una necesidad de la época.

Y los urgelitanos les consagrarán eterno y profundo agradecimiento.

¡Qué feliz el alto Urgel en la hora que vea realizada tan benéfica providencia! la época dichosa del desarrollo de sus productos habrá llegado, si, habrá llegado el tiempo de su animacion, el de la union con las demás provincias, tomando parte en su comercio, en sus mejoras y en sus glorias! ¡Qué bendiciones al Cielo no pedirá esta ciudad agradecida, estos pueblos todos, para los gobernantes que nos protejan, para las autoridades y personas influyentes que nos secunden! En medio de su entusiasmo, esclama:

Dios salve al Gobierno que tal haga, y que será, no lo dudamos, el de la generosa, el de la magnánima Reina que hoy rige los destinos de nuestra España.



APENDICE

**ESPOSICION QUE EL M. I. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
DE SEO DE URGEL ELEVA Á S. M. CON FECHA DE 8 DE
DICIEMBRE DE 1838, SUPLICANDO LA CARRETERA DESDE
BALAGUER Á PUIGCERDÁ (1).**

SEÑORA.—El Ayuntamiento Constitucional de Seo de Urgel, provincia de Lérida, A V. M. con el mas profundo respeto y sumision, expone: Que en el plan general de carreteras para las cuatro provincias del antiguo Principado de Cataluña, aprobado por el Real decreto de veinte y nueve de setiembre de mil ochocientos cuarenta y ocho, se comprendió entre las primeras vias de comunicacion de la provincia de Lérida, la carretera de esta capital por Balaguer, Artesa, Pons, Oliana y Orgañá á Seo de Urgel y Puigcerdá: desde Oliana debia partir segun dicho plan un ramal á Manresa en la provincia de Barcelona por Solsona y Cardona; y en Artesa habia de cruzar la mencionada línea principal á la carretera hoy en construccion de Tremp, por Agramunt y Tárrega á Montblanch en la provincia de Tarragona; de este modo, el valle del Segre que se halla completamente aislado, sin lazos que le unan al resto del país, estaria en fácil y directa comunicacion con la capital de la provincia, con los centros de la de Barcelona y Tarragona y con sus puertos mas importantes; y así podria estraer con alguna ventaja sus productos é importar los artículos que mas necesitan los pueblos diseminados en aquella cuenca dilatada, y

(1) Si el Ayuntamiento de Seo pide la carretera desde Balaguer y no desde Lérida capital de esta provincia, es por estar ya abierta desde Lérida á Balaguer.

que ahora se proporcionan pagando solo por el transporte un valor muy superior al que tienen en los mercados naturales.

Promulgada la ley de carreteras de veinte y dos de julio de mil ochocientos cincuenta y siete, se ha formado en cada provincia con arreglo á sus prescripciones el plan de las comunicaciones que reclaman las necesidades de sus pueblos, y tambien en este plan estudiado por el ingeniero de la provincia y examinado por la Diputación provincial, figura entre las carreteras de segundo órden la de Lérida á Seo de Urgel y Puigcerdã, con las mismas uniones á las líneas que han de poner en comunicacion la cuenca del Segre con la parte baja de las provincias de Barcelona y Tarragona. La necesidad é importancia de esta carretera, que han reconocido siempre las Autoridades, funcionarios y corporaciones administrativas, quedan demostradas con solo indicar los servicios que está llamada á prestar. La estensa cuenca del Segre desde Balaguer al Pirineo se halla completamente incomunicada con el resto del país; los frutos, las escelentes maderas de sus dilatados bosques y los demás productos de los pueblos de esta considerable comarca quedan sin valor alguno, porque la carencia absoluta de caminos impide llevarlos á los mercados y puntos de consumo; y por la misma causa es difícil, lento y costoso el transporte desde la parte baja del Principado de los frutos coloniales, de la pesca salada, y de los géneros y efectos que aquellos necesitan para satisfacer las necesidades mas generales de la vida y del bienestar social. La ciudad de Seo de Urgel que es un punto militar de gran importancia, y plaza de guerra en el paso forzoso de los ejércitos que atraviesen la frontera, sea que subiendo al Pirineo por el valle del Ter y apoyándose en el fuerte de Montluis, desemboquen en nuestro país á un cuarto de legua de Puigcerdá por la carretera que hasta aquel punto tienen construida los franceses, ó que desciendan del valle de Andorra por la cuenca del Balira y que es por otra parte base de todas las operaciones militares que se emprendan en la alta montaña, carece de comunicaciones con el interior del país por donde pueda recibir hombres, material de guerra y víveres: esta misma ciudad de notable vecindario, cabeza de partido judicial y capital de un obispado, no tiene ni un camino vecinal que la enlace con el resto de la provincia y con

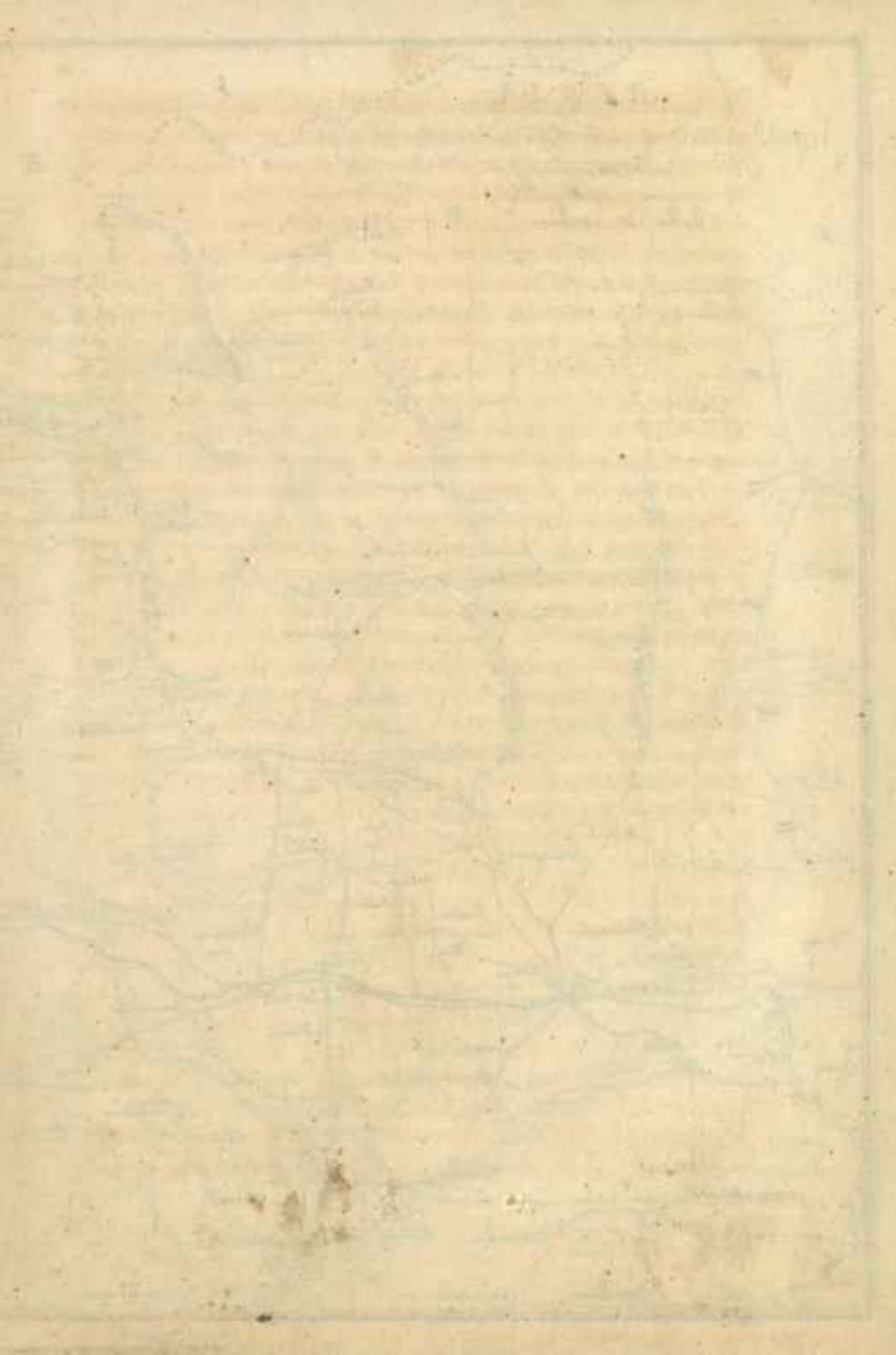
las limitrofes: bastan estas ligerísimas indicaciones para demostrar cuán grande es la necesidad y conveniencia de la carretera del valle del Segre y con cuánta razon reclama Seo de Urgel esta mejora que tan eficazmente influirá en el desarrollo de su riqueza y de la de los pueblos de esta parte importante del país.

Pero no solo reclaman la construccion de esta carretera los intereses mas vitales y el porvenir de esta gran comarca, sino que su ejecucion es tambien una necesidad para el resto de la provincia y para una parte de Aragon por ser esta linea la comunicacion natural de esta parte del país con la Francia; y porque así se evitaria el largo rodeo y los perjuicios que ahora se irrogan á gran número de pueblos que viendo que existe desde la frontera una carretera construida que se enlaza con el sistema de comunicaciones del centro y del Este del vecino imperio, por falta de una linea directa por el valle del Segre, se ven obligados á recorrer un gran número de leguas desde Lérida por Barcelona y Gerona á pasar el Pirineo por la Junquera ó á sufrir las molestias y penalidades que ofrecen las sendas peligrosas de esta alta montaña. Bajo este punto de vista, la carretera de Lérida á Seo de Urgel y Puigcerdá es tambien de suma importancia y de interés general, y por estas condiciones y por el testo mismo de la ley debe calificarse como via de comunicacion de primer orden. Al solicitar, pues, el estudio y construccion de la carretera de Seo de Urgel, no solo se reclama una mejora que fomentará la riqueza del país que ha de atravesar, sino que se pide el establecimiento de una via de comunicacion de interés general; y sin entrar ahora en la discusion detallada de sus condiciones, ni en la demostracion del orden á que debe pertenecer, la reclamacion se limita solo á hacer ver la necesidad de que cese el aislamiento completo en que se halla la cuenca del Segre, dejando para despues de estudiado y aprobado el anteproyecto, la clasificacion de esta carretera con sujecion á las prescripciones de la ley. Además de estas razones, es tambien por otra parte incontestable el derecho con que este país pide la construccion de la linea de carretera que lo ha de recorrer. Los pueblos que en él están diseminados como los demás del antiguo Principado, han satisfecho los arbitrios especiales destinados á la realizacion del plan de comunicaciones, aprobado en veinte y nueve de setiembre

de mil ochocientos cuarenta y ocho; y cuando se han ejecutado ó están construyéndose carreteras en los valles de todos los rios principales, direcciones naturales del movimiento comercial; en las costas y en las llanadas interiores donde se halla condensada la poblacion y la riqueza, la cuenca del Segre á pesar de ser tan dilatada, de comprender tantos pueblos y de ser en esta parte la direccion mas propia para llegar á la frontera, no tiene carretera alguna, ni se ha estudiado siquiera la gran línea que la ha de recorrer para contribuir eficaz y directamente al desarrollo de la produccion, al aumento del bienestar de los pueblos y que además ha de satisfacer las atenciones de un servicio general. En esta atencion, y puesto que está ya construida la seccion de Lérida á Balaguer,

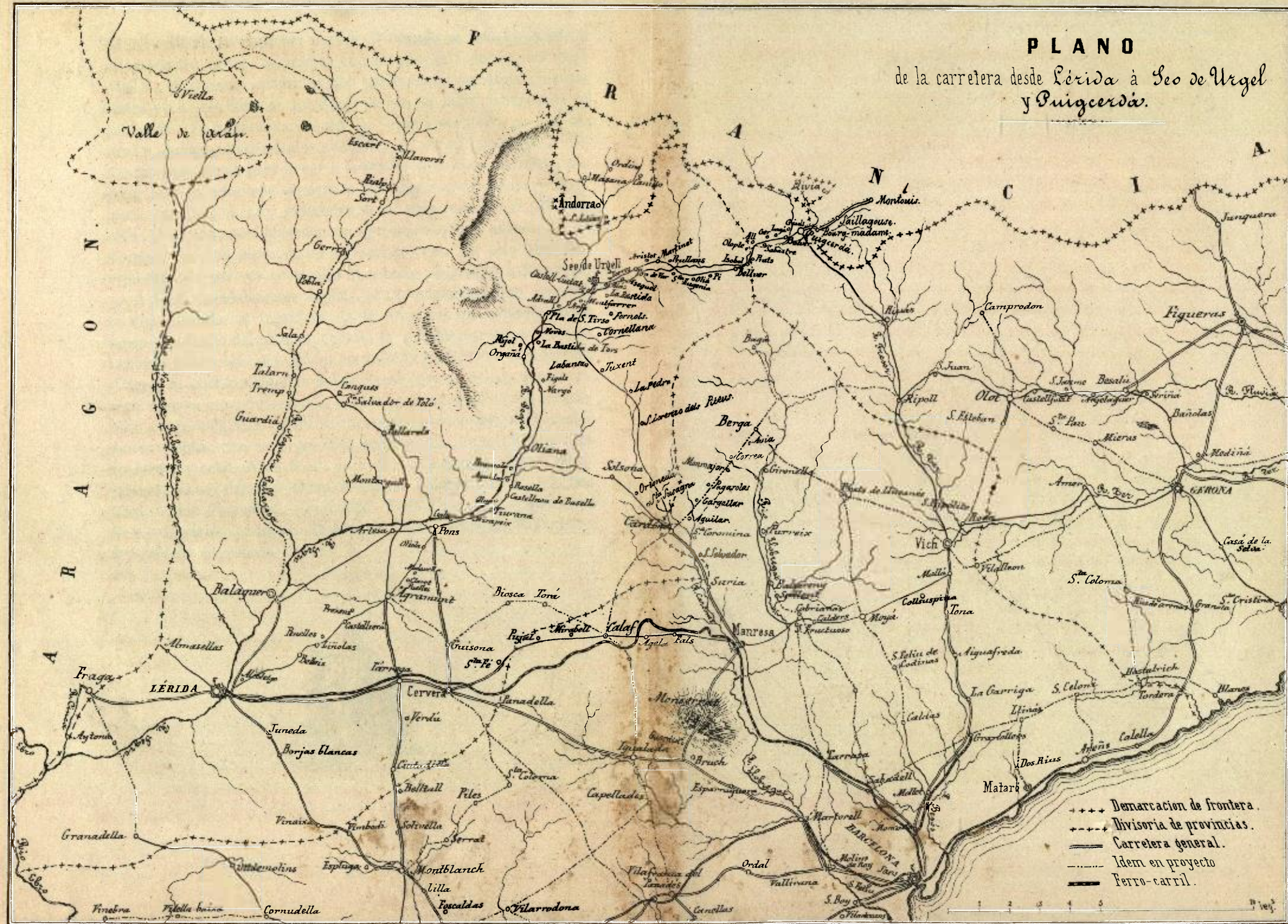
A V. M. rendidamente suplica el Ayuntamiento que suscribe se digne mandar al Ingeniero de la provincia que proceda desde luego al estudio del anteproyecto de la referida carretera de Balaguer á Puigcerdá, para poder en seguida declarar su clasificacion y hacer el estudio definitivo del proyecto para su debida construccion. Que es gracia que con la mayor confianza espera del bondadoso corazon de V. M. y de su incesante desvelo por el bienestar de los pueblos. Seo de Urgel ocho de diciembre de mil ochocientos cincuenta y ocho. A L. R. P. de V. M.—Antonio de Moner, Presidente.—José Escaró.—Odon Estañol.—Ignàcio Bordas.—Matías Gual.—Juan Parramon.—Fernando María Granados.—Armengol Feu.—Francisco Sansa.—Armengol Moles.—Tomás Pallarès.—Juan Sitjar, Secretario.





PLANO

de la carretera desde Lérida à Seo de Urgel
y Puigcerdà.



CHINA

Map of the Province of Szechwan

1860

