

CLCT/3

AL MINISTRO DE FOMENTO
Y A LA MANCOMUNIDAD DE CATALUÑA

FERROCARRIL COMPLE-
MENTARIO DE BALAGUER A
FIGUERAS : FERROCARRIL
ESTRATÉGICO DE BLANES
AL PERTHUS : TRANVÍA
ELÉCTRICO DE FIGUERAS
A LLANSÁ

ESTUDIO - PROYECTO SOBRE TAN IMPORTANTES VÍAS, POR
D. ROSENDO FORTUNET Y BUSQUETS, Pbro.,
JEFE DE ORGANIZACIÓN DEL FOMENTO DE PEREGRINACIONES

AL MINISTRO DE FOMENTO Y A LA MANCOMUNIDAD DE CATALUÑA

CATALUÑA
FERROCARRIL COMPLE-
MENTARIO DE BALAGUER A
FIGUERAS : FERROCARRIL
ESTRATÉGICO DE BLANES
AL PERTHÚS : TRANVÍA
ELÉCTRICO DE FIGUERAS
A LLANSÁ



ESTUDIO - PROYECTO SOBRE TAN IMPORTANTES VÍAS, POR
D. ROSENDO FORTUNET Y BUSQUETS, Pbro.,
JEFE DE ORGANIZACIÓN DEL FOMENTO DE PEREGRINACIONES

ES PROPIEDAD

IMPRESA DE E. SUBIRANA
: EDITOR Y LIBRERO PONTIFICIO :
PUERTAFERRISA, 14 : BARCELONA

Reg. 2849.

A GUISA DE PRÓLOGO

Una simple mirada sobre el mapa general de Europa basta para evidenciar cuán insuficiente sea la red ferroviaria de España. Mientras las restantes naciones han trabajado constantemente en la construcción de nuevas líneas, intensificando el tráfico, hemos permanecido aquí, por causas que no precisa mentar, en un *statu quo* tan vergonzoso como perjudicial a nuestros intereses comerciales, industriales y agrícolas.

Todos sabemos que por Real Decreto de 31 de marzo de 1905 fué aprobado un extenso plan de ferrocarriles secundarios formado por la Comisión técnica que se había nombrado en 30 de julio de 1904. Por lo que respecta a Cataluña las líneas incluidas en aquel plan eran las siguientes: Estada y Tamarite a Balaguer (82 kilómetros), Balaguer a Pons (40 kilómetros), Termen a Lérida (17 kilómetros), Pons a Puigcerdá (104 kilómetros), Pons a Guisona y Cervera (30 kilómetros), Cervera a Tarragona por Bellmunt y Santa Coloma (76 kilómetros), ramal de Bellmunt a Igualada (22 kilómetros), Basella a Solsona, Cardona y Mauresa (78 kilómetros), Olot a Rosas (58 kilómetros), Tarrasa a Papiol (16 kilómetros); Villanueva y Geltrú

por Villafranca a Igualada (22 kilómetros). Total 545 kilómetros de ferrocarriles secundarios.

¿Cuántas de estas líneas se han construído? ¿Cuántas se están construyendo? Forzoso será reconocer que todos los trabajos realizados hasta el presente pueden reducirse a simples estudios, tanteos, modificaciones o supresiones de proyectos, sin que el país haya visto resuelto el problema que para él representa la falta de líneas de comunicación.

Hoy, no obstante, con el Gobierno que preside el honrado estadista D. Antonio Maura, integrado por personalidades, no sólo de relieve, sino de buena voluntad, la confianza ha invadido rápidamente la conciencia del país, y Cataluña, que cuenta además con un organismo propio, la Mancomunidad, parece como si deseara rejuvenecerse, dilatando sus energías, para encontrar, precisamente en medio de la inmensa conflagración mundial, la savia de la nueva vida que intenta inocular en su economía.

Las principales arterias de esta nueva vida habrán de ser las líneas de comunicación, y por esto, sin duda, al vislumbrarse la nueva orientación de la política española hacia la reconstitución interna del país, al conjeturarse el impulso que se intenta dar a nuestra expansión comercial para llegar a ser España potencia europea, lo primero que se ha puesto sobre el tapete ha sido lo referente a ferrocarriles, y el Ministro de Fomento, con su elevación de criterio, ha publicado la subasta del ferrocarril estratégico de Blanes a Vilajuiga, y no sólo esto; sino que la Mancomunidad de Cataluña se ha propuesto encauzar todas las energías que despliega la región, para que muy pronto sea una

halagüeña realidad el vasto proyecto de ferrocarriles secundarios que a todos interesa.

Naturalmente que fuera nuestro más ferviente deseo que este beneficio se extienda a toda la nación y que cada una de las regiones trabaje en pro de los proyectos que considere más beneficiosos; pero cabe notar que una buena red de ferrocarriles en la parte que pudiéramos llamar el istmo que nos une a las restantes naciones europeas es de suma utilidad, no sólo para las comarcas directamente favorecidas, sino para todas aquellas otras más apartadas que, en su tráfico y en sus relaciones con el extranjero, utilizarán las nuevas líneas de comunicación que se construyan en el N. E. de España.

Prescindiendo de pueblos que, como Suiza por ejemplo, sirven de ruta para el tráfico de unas naciones con otras, se observa que la red ferroviaria es más densa y completa cuanto más se acerca a la parte central del continente. Así vemos cómo el Norte de Italia — nación que por su situación geográfica puede compararse a la nuestra — tiene una túpida red de líneas mucho más importante que las del centro y Sud de la península, a pesar de tener en éstas, ciudades tan importantes como Roma, Florencia y Nápoles. Y lo que decimos de Italia podríamos afirmar de Inglaterra, Suecia, Rusia, etc.

No es extraño, pues, que pretendamos establecer una red más densa en la parte de España comprendida entre las dos fronteras de Irún y Port-Bou por una parte y el Ebro y los Pirineos por otra, ya que, no sólo es preciso para la defensa nacional, sino para intensificar el tráfico de toda la Península.

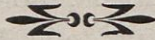
Si observamos la actual constitución de las líneas secundarias que, desprendidas de las principales arterias, se dirigen hacia los Pirineos, fácilmente podremos apreciar que falta entre cada una de las radiales una línea de conexión que las enlace, de modo que, a excepción de unos pocos ramales, destinados a empalmar en tiempo más o menos lejano con algún otro de la red francesa, los restantes vienen a ser algo así como vías muertas de importancia muy limitada mientras no se les procure una salida a otra vía general.

Estas consideraciones y otras varias que fuera prolijo detallar, nos han impulsado a estudiar con ahinco un proyecto de ferrocarril que, no sólo tendría por objeto la reunión de todas las líneas radiales de Cataluña hacia los Pirineos, sino que además podría ser de interés internacional por reducir notablemente las distancias entre el centro de España y la mayor parte de Europa. Tenemos el honor de proponer este proyecto al Estado para su inclusión en la ley de Ferrocarriles complementarios del plan general (25 de diciembre de 1912), e interesamos a la Mancomunidad de Cataluña para que, si el Gobierno por razones especiales no pudiese efectuar dicha inclusión, se encargue de la realización de un plan altamente beneficioso para nuestra región. Añadiremos un breve estudio sobre el ferrocarril de Blanes al Perthús con ramal a Vilajuiga, y un proyecto de tranvía eléctrico de Figueras a Llansá, con lo cual quedaría completa la red ferroviaria de aquella parte de Cataluña en relación con las líneas principales.

Preciso nos será hacer constar que nuestro trabajo no es el de un profesional, sino simplemente el de un

aficionado o, por decirlo mejor, de un enamorado de su patria, que intenta aportar su grano de arena a los cimientos de la reconstitución nacional.

Esperamos confiadamente que este triple proyecto se vea patrocinado por el Gobierno y la Mancomunidad de Cataluña, y secundado a la medida de sus fuerzas por los municipios más o menos favorecidos y aún por todos los amantes de la prosperidad de España.



Ferrocarril complementario de Balaguer a Figueras

Curso del ferrocarril

El curso general de la nueva línea, con las reformas que reclame la parte técnica del trazado, podría ser el siguiente: Balaguer, Cubells, Foradada, Artesa de Segre, Tosal, Pons, Vilanova de la Aguda, Pinell, Solsona, Olius, Copolat, Valldam, Berga, Pedret, Vilada, Borrredá, Las Llosas, Ripoll, Vallfogona, Ridaura, Olot, Castellfullit, Llerca, Besalú, Dosquers, Navata, Ordis, Vilafant y Figueras.

Esta línea tendría, aproximadamente, un recorrido total de 195 kilómetros, distribuídos en la siguiente forma:

Balaguer a Pons	40	kilómetros
Pons a Berga	58	»
Berga a Ripoll	30	»
Ripoll a Olot	27	»
Olot a Figueras	40	»
<hr/>		
Total	195	kilómetros

Consideraciones generales

Al abarcar en conjunto el vasto proyecto, lo primero que se observa es que casi todas las secciones de esta vía forman parte, con poca variante, del plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos. Casi podríamos decir, mirada la cosa superficialmente, que la única novedad del plan es la unificación de los trazados, de modo que, en vez de ser explotado este ferrocarril por varias empresas, con material distinto y organización diversa, venga a constituir una sola línea, explotada acaso por el Estado o por la Mancomunidad de Cataluña, con lo cual no sólo se reducen los gastos generales en un veinticinco por ciento, sino que pueden ser mucho mayores los rendimientos. Además es evidente que la mayor uniformidad redundará en ventaja de los viajeros, que se evitan transbordos enojosos y ganan no poco las mercancías en su conservación y aun en la velocidad de los transportes.

Esto por sí solo representa una ventaja inmensa. Para que se comprenda mejor, haremos notar que Olot, por ejemplo — entre otras varias poblaciones que pudiéramos citar — según el plan de ferrocarriles estratégicos formado con arreglo a la ley de 20 de marzo de 1908, tendría un ferrocarril desde Guardiola a dicha ciudad y otro de la misma a Rosas. Siendo dos ferrocarriles distintos, habría de tener cada empresa su estación diversa con personal propio. En nuestro caso hacemos pasar por Olot la línea de Balaguer a Figueras, y basta una sola estación con el personal correspondiente,

con lo cual gana en estética la misma población, no se roban terrenos a la agricultura o a la edificación y se reducen los gastos generales de las vías férreas.

Pero no es tan sólo dicha unificación lo que pretendemos al esbozar este proyecto, sino que, según explicaremos luego, quisiéramos dotar a España en general y a Cataluña en particular, de una importantísima vía de interés internacional.

Por lo que respecta a la parte material de la obra — y nos referimos principalmente a los trabajos de explanación — se nos figura que en otros tiempos hubiese infundido algunos temores el excesivo coste de las secciones más accidentadas de la línea; pero hoy los adelantos de la ingeniería moderna y el constante desarrollo de las industrias eléctricas han permitido realizar, con relativa facilidad, las concepciones más atrevidas. Ejemplos notables tenemos en las líneas que atraviesan los Alpes, tales como la de San Gotardo y la del Simplón y en varias otras de la Europa central.

Nuestro proyecto no es, ciertamente, una obra que pueda equipararse a estas que acabamos de apuntar. Encierra, sin duda, algunas dificultades por las circunstancias especiales de la zona que atraviesa el ferrocarril, ya que es cosa sabida que la cordillera pirenaica con sus estribos accidenta de tal modo la superficie de Cataluña, que puede ésta considerarse como uno de los países más enriscados de la Península, especialmente gran parte de la provincia de Lérida, que por sus montañas es de lo más pintoresco que pueda darse. No sabemos si, debido a esta circunstancia o acaso a su situación topográfica, es dicha provincia la menos industrial y poblada de Cataluña. En el fondo

de esta cuestión hallaríamos tal vez un círculo vicioso, pues sería difícil aquilatar si carece de riqueza porque no tiene los ferrocarriles necesarios, o si no los tiene porque no hay suficientes elementos para una explotación redituable. Por nuestra parte nos inclinamos más bien a creer que si una vía como la que patrocinamos comunicase aquellos pueblos entre sí y con los ferrocarriles generales de la nación, las industrias, el comercio y la agricultura florecerían luego allí con la misma intensidad que en el resto de Cataluña. Además conviene no olvidar que dentro de pocos años nuevas arterias internacionales irán a completar la obra cuyos jalones colocamos con este proyecto, afluyendo necesariamente nueva vida e incesante tráfico, que favorecerá los intereses de aquella comarca y los de Cataluña entera.

Categoría del nuevo ferrocarril

Hemos establecido anteriormente que el nuevo ferrocarril es de utilidad internacional, pero aún cabe afirmar que viene comprendido de derecho en la ley de Ferrocarriles complementarios del plan general, de 25 de diciembre de 1912.

Dice, en efecto, el artículo 1.º de la citada ley: «Los Ferrocarriles de interés general que por diversas causas no hayan podido ser construídos hasta el presente, con arreglo a lo establecido en la ley de 23 de noviembre de 1877, y que representen acortamiento de la red principal, y especialmente aquellos que hayan de poner en rápida comunicación los más importantes puer-

tos y las fronteras de España, entre sí y con las regiones centrales de la Península, serán comprendidos en un plan que recibirá la denominación especial de Ferrocarriles complementarios de la red general española».

Si nos fijamos en el actual trazado de la línea de M. Z. A. en su trayecto desde la frontera a Barcelona (véase el mapa adjunto), notaremos al momento que, al dejar dicha línea el mar en Llansá, penetra pronunciadamente dentro de la comarca ampurdanesa y se dirige a Figueras en línea casi recta, desviándose luego, de un modo considerable al dejar esta ciudad, hacia el S. E., dibujando una importante curva. De seguir la vía férrea aquella dirección inicial se internaría cada vez más hacia el centro de la Península y, en vez de ir a encontrar las capitales de Gerona y Barcelona, que, como se comprenderá, constituyeron el principal objetivo de la Compañía en la fecha de construcción, seguiría con poca diferencia la línea que indicamos en nuestro plan, es decir, que, pasando por Olot, Ripoll, Berga, Solsona y Pons, empalmaría en Balaguer con el Noguera-Pallaresa, encontrando en Lérida la línea de los Ferrocarriles del Norte de España. Esto acortaría notablemente la distancia desde la frontera de Port-Bou a Balaguer y Lérida y de consiguiente la de toda la parte central y Este de Europa con nuestra capital Madrid y con el centro de la Península. La diferencia aproximada de la nueva línea en comparación con las existentes sería como sigue:

De Port-Bou a Madrid, por Barcelona, Lérida y Zaragoza: 880 kilómetros.

De Port-Bou a Madrid, por Barcelona, Caspe y Zaragoza: 852 kilómetros.

De Port-Bou a Madrid, por Figueras, Balaguer, Lérida y Zaragoza: 778 kilómetros.

Resulta, de consiguiente, que si la segunda de dichas líneas aventaja a la primera en 28 kilómetros, la que proponemos según el nuevo proyecto logra una reducción de 102 kilómetros sobre la primera y 74 kilómetros sobre la segunda.

Por este principal motivo y otros que tendrán cabida en el presente estudio-proyecto, creemos que el ferrocarril que nos ocupa debiera ser incluido en el plan de ferrocarriles complementarios con igual razón por lo menos que los ya admitidos por el artículo 2.º de la citada ley y disposiciones posteriores, que son los siguientes:

Zamora a Orense, pasando por la Gudiña.

Segovia a Burgos, pasando por Aranda de Duero.

Medina del Campo a Benavente.

Cuenca a Utiel.

Soria a Castejón.

Avila a Peñaranda.

Noguera-Pallaresa en la parte comprendida entre Lérida y la entrada del túnel internacional de Salau.

Ancho de la vía

De cuanto llevamos expuesto hasta aquí se deduce claramente que la nueva vía debe ser de ancho normal. Como es sabido hay una diferencia de 23 centímetros entre el ancho de las vías generales de España y las del resto de Europa, pues miden las nuestras 1'67 metros en vez de 1'44 de las otras. Esto, naturalmente, entor-

pece bastante las relaciones comerciales exteriores, y se comprende que el ideal de todos sería la adaptación de nuestras vías a las del extranjero, aspiración poco menos que imposible en el presente estado de cosas. Así, pues, mientras no se vislumbre una solución a este problema, la construcción de líneas generales de la nación debe dirigirse a regular principalmente el transporte interior, adoptando el ancho de 1'67 metros, que es el de nuestras vías. De este modo el material móvil puede circular, con las limitaciones y restricciones reglamentarias, por toda la Península, y es una facilidad mutua que redundará en provecho de las varias Empresas y del público en general.

Siendo el ferrocarril en proyecto de Balaguer a Figueras una línea complementaria que debería poner en comunicación más directa a una gran parte de la nación con la frontera de Port-Bou, claro está que no podría prestar sus importantes servicios sin tener el mismo ancho que las otras líneas de gran circulación. No es una línea internacional en el rigor de la palabra como la de Canfranch o la del Noguera-Pallaresa, pero no puede negarse que constituiría, por lo menos, una arteria auxiliar de primer orden para descongestionar el tráfico de la importante vía de la frontera a Barcelona precisamente en el trozo donde aquél es más intenso.

Orientaciones para el porvenir

Este proyecto de ferrocarril constituye una necesidad desde mucho tiempo reconocida. Una prueba de ello tenemos, y es que en casi todos los planes de ferrocarril-

les presentados desde algunos años acá figura esta línea casi íntegra y con poca variante. Esto admitido, es evidente que un ferrocarril, aunque secundario o de vía estrecha, pasaría en época más o menos lejana por todas o casi todas las más importantes poblaciones que constan en nuestro plan. Es también cosa cierta que vale más refundir en un solo proyecto homogéneo los varios trazados heterogéneos que sucesivamente se han presentado, no sólo por economía en la construcción y aún del material móvil, sino para el mejoramiento de los servicios de explotación. ¿Por qué razón, pues, no ha de estudiarse esa vía mirando al día de mañana en que precisará reducir cada vez más las distancias entre las naciones? ¿Por qué no orientar desde luego los actuales trabajos en la forma más conveniente a las relaciones internacionales? Las actuales vías que nos comunican con Francia, y de consiguiente, con el resto de Europa, van aumentando de día en día su tráfico, y mañana, al *estallar* la paz, sufrirá el mundo otra conmoción más fuerte, si cabe, que la del principio de la guerra, y será la hora precisa de incorporarnos a Europa, tomando esta frase en su verdadero y genuino sentido.

Las nuevas vías internacionales de Canfranch, Noguera-Pallaresa y aun la de Ripoll a Puigcerdá están destinadas ciertamente a desempeñar un papel muy importante para descongestionar el tráfico de las dos únicas líneas que hoy nos ponen en comunicación con Francia, pero no reducirán en nada las distancias entre el centro de la Península y el centro y parte oriental del Continente, como las reduce la que patrocinamos con nuestro actual proyecto.

Se objetará que el nuevo ferrocarril es costoso.

Alguien nos ha dicho que era empresa de gigantes, teniendo en cuenta los medios de la nación. No lo creemos así nosotros, y en prueba de ello diremos que el ferrocarril está ya proyectado casi en todas sus secciones y que el mayor precio que se añadiría a la obra es tan sólo la diferencia que va de un ferrocarril de vía estrecha a otro de vía ancha. Y como el rendimiento de la línea sería en este caso más del doble y aún del triple, resulta un beneficio no despreciable en favor de la explotación que compensaría con creces la inversión de un mayor capital.

Quisiéramos que el Estado se fijase bien en lo que representaría esta nueva línea, la cual, construída con miras de interés internacional, vendría a ser la más rápida y la más corta y de consiguiente la que mejor serviría para las relaciones diplomáticas entre Madrid y la mayor parte de las capitales europeas.

Relaciones de esta vía con la red general

Puede decirse que el ferrocarril complementario de Balaguer a Figueras establecería un contacto más o menos directo entre la mayor parte de las actuales líneas de la Región, y algunas otras que dentro de pocos años habrán de terminarse.

En efecto: partiendo de Balaguer, la nueva línea tendrá comunicación con la internacional de Lérida a Saint-Girons (Noguera-Pallaresa), que pasa por Balaguer y con el ferrocarril de vía estrecha que desde esta ciudad va a Mollerusa. Indirectamente, o sea por medio del Noguera-Pallaresa, estará en relación con la línea

del Norte que pasa por Lérida. En Pons podría encontrar el proyectado ferrocarril de Pons a Guisona y Cervera, en Solsona el de Basella a Cardona y Manresa, en Berga el de Manresa a Guardiola, en Ripoll el de Barcelona y Granollers a San Juan de las Abadesas, en Olot el de esta ciudad a Gerona, y, finalmente, en Figueras la línea general de M. Z. A. y, según nuestro proyecto, el ferrocarril estratégico de Blanes al Perthús y el tranvía eléctrico de Figueras a Llansá.

Resumiendo, diremos que este ferrocarril complementario pone en comunicación entre sí las tres líneas internacionales siguientes: Noguera-Pallaresa, Ripoll a Puigcerdá, y Barcelona a Cerbère (M. Z. A.); enlaza las dos líneas de ancho normal que circulan por Cataluña, a saber: la del Norte en Ripoll y la de M. Z. A. en Figueras, y además tiene contacto directo con otros siete ferrocarriles de vía estrecha. En el plan de líneas secundarias figuran algunas otras que aquí no mencionamos, pues de realizarse este proyecto quedarían sin objeto.

Sistema de tracción

Expuestas las anteriores consideraciones sobre el proyecto que a grandes rasgos venimos estudiando, fácil será inferir que la tracción eléctrica será la más conveniente, la más económica y la más rápida, sobre todo teniendo en cuenta que no parece cosa difícil el aprovechamiento de considerables fuerzas hidráulicas de los Pirineos.

Siendo profanos en la materia, no podemos extendernos en disquisiciones científicas; pero, fundados en hechos notorios y en la autoridad probada de varios

profesionales, podemos decir que la locomotora eléctrica, no sólo rivaliza ya con la de vapor, sino que va en camino de lograr sobre ésta una victoria definitiva. La razón es obvia, pues mientras la potencia de la primera está limitada a la capacidad del vapor que se produce en el seno de la caldera, la de la segunda, alimentada por un manantial de energía exterior, casi no tiene límites.

Además, la locomotora eléctrica es el tractor más indicado para los trayectos accidentados, y es cosa evidente que por razón de la topografía del terreno que ha de recorrer el ferrocarril, éste habrá de tener, en algunas secciones, pendientes y contrapendientes de consideración. El señor de Valbreuze, en un estudio muy bien documentado que vió la luz en el «Boletín de la Sociedad de Fomento de la Industria Nacional», hace notar, precisamente, que no hay necesidad de moderar la marcha de la locomotora eléctrica al iniciarse una pendiente, pues, por medio de los dispositivos, se puede conservar la misma velocidad en todos los perfiles del trayecto. Esto por sí solo da lugar a grandes economías, pues si la tracción eléctrica, según parece probado, es la única que, hasta ahora, permite aumentar la velocidad de los trenes sin aumento de gastos, es evidente que esta mayor velocidad, especialmente en los trenes de mercancías, habrá de resultar siempre más provechosa a los rendimientos de la línea.

En cuanto a otro orden de ventajas de la tracción eléctrica sobre la de vapor, debe hacerse notar que en aquellas líneas en que los túneles son precisos, las grandes masas de humo de la locomotora de vapor pueden producir numerosos accidentes en los trenes de via-

jeros, si no hay la precaución prudente de cerrar a tiempo las ventanillas de los coches. Regístranse, asimismo, algunos incendios, especialmente en los trenes de mercancías, producidos por las chispas que salen del hogar de la caldera y, no sólo esto, sino que en otros muchos casos los restos del carbón encendido caen desde el mismo hogar sobre las traviesas de la línea, destruyéndolas en todo o en parte. Por último, no es factor despreciable la mayor limpieza del material móvil, la cual puede influir no poco en la conservación y buen estado del mismo.

Varias de estas razones habrán sido la causa de que la Compañía de los ferrocarriles del Mediodía de Francia acordara la electrificación de los mismos, confiando a su inteligentísimo ingeniero M. Eydoux tan importante trabajo. Al franquear esta línea la parte superior de la meseta de Lannemezan para ir a buscar el valle de Adour, tiene pendientes de quince a diez y ocho milímetros por metro, habiendo una entre las estaciones de Tournay y Capvern que alcanza treinta y tres milímetros. ¡Qué de esfuerzos de tracción para la locomotora de vapor! ¡Cuánta hulla consumida en el hogar de la robusta máquina jadeante! Con la locomotora eléctrica, observa M. Eydoux, el esfuerzo de tracción en las llantas de las ruedas puede llegar al diez y ocho lo mismo que al treinta por ciento en razón de la uniformidad de los motores acoplados, mientras que en la locomotora de vapor no excede del diez y ocho al veintidós por ciento.

A esto hay que añadir que pueden uncirse dos o tres locomotoras eléctricas, una tras otra, y estar rigurosamente servidas a voluntad del maquinista de

cabeza. Es verdad que también pueden acoplarse las locomotoras de vapor bajo la dirección del primer maquinista, y aun, como hemos tenido ocasión de observar varias veces en el trayecto indicado de Tournay a Capvern, cooperar al esfuerzo de la locomotora delantera, otra colocada en la cola del tren; pero resulta de ello la absoluta imposibilidad de concordancia perfecta en la tracción, que da lugar a embestidas o tirones bruscos, causa de descarrilamientos.

Hemos querido fijarnos precisamente en esta parte de la línea del Mediodía de Francia con preferencia a otras muchas vías europeas, en primer lugar por la analogía que puede presentar la otra vertiente de los Pirineos con la nuestra donde intentamos establecer la nueva línea, y, en segundo lugar, porque no deja de ser bastante significativo el hecho de que la referida Compañía intente un cambio de tracción — y a no sobrevenir la guerra actual quedaría seguramente terminado — pues si una línea tan importante substituye por la eléctrica la tracción de vapor, creemos muy lógico que al establecerse una nueva línea de condiciones análogas se adopte desde el principio este cómodo sistema de tracción.

Sin sentar plaza de profeta puede fácilmente adivinarse que la electrificación de las vías férreas es sólo cuestión de tiempo y que tan pronto como termine la guerra se irá imponiendo ese sistema de tracción. Suiza va a emprender desde luego este trabajo en toda la red de los ferrocarriles federales que pasa de 3,000 kilómetros, habiendo comenzado ya la electrificación del San Gotardo, la más importante y la más accidentada de todas sus líneas. Austria y Alemania tienen hechos

importantes estudios respecto de tan interesante cuestión, y en los Estados Unidos se están llevando a cabo obras notabilísimas de electrificación.

Tenemos la convicción de que España no ha de tardar muchos años en emprender la electrificación de las principales líneas, especialmente si el Estado se encarga de las mismas. En este caso, el ferrocarril de Balaguer a Figueras fuera una excelente línea de ensayo; y si, para las vías generales de la nación, se adoptase el tipo más perfeccionado de locomotoras eléctricas que van a servir en Suiza, las cuales pueden remolcar a la velocidad de 90 kilómetros por hora expresos internacionales con diez carruajes de cuatro ejes, se iría de Port-Bou a Madrid (vía Figueras-Balaguer) en unas diez horas a lo sumo, especialmente si se estableciese doble vía en algunos trayectos.

Al llegar a este punto, nos sentimos, — ¿por qué negarlo? — enteramente optimistas respecto al porvenir de nuestra querida patria. Si es un sueño irrealizable lo que pretendemos, no podrá negarse que es, en todo caso, un sueño bello y fascinador. El país tiene la palabra.

Aspecto militar

Es un absurdo establecer lo que algunos estrategas pretenden de que no deben construirse otros ferrocarriles que aquellos que indiquen las conveniencias militares de una nación. Esto equivaldría a supeditar la vida normal a episodios de carácter transitorio, puesto que el medio social de vida que suponen el comercio, la industria, la agricultura y el turismo inclusive es algo permanente, y no pueden subordinarse sus exi-

gencias a las de carácter bélico que al fin y al cabo son conmociones violentas y por lo mismo transitorias.

De todos modos bueno será armonizar, en cuanto sea posible, las exigencias económicas con las militares, de modo que al construirse una vía férrea no se olvide un factor tan importante como la defensa nacional.

La actual disposición de líneas férreas en la zona fronteriza de Francia nos deja en condiciones de evidente inferioridad respecto a la vecina República, pues ésta, además de abundantes líneas radiales que terminan en los Pirineos, muy a propósito todas ellas para realizar una invasión, tiene la transversal de Bayona-Tolosa-Narbona, que es un elemento defensivo de suma utilidad. Es cosa sabida que el principal papel de las vías férreas transversales es la defensiva más que la ofensiva, sirviendo para establecer la comunicación entre las distintas plazas y para el aprovisionamiento del frente; pero, según opinión de los principales estrategas, tienen esas líneas una importancia tal, que, de no existir, resulta muy difícil la defensa del sector.

Pasando a estudiar el ferrocarril de Balaguer a Figueras, desde este punto de vista parécnos de gran trascendencia militar, no sólo por constituir algo así como una línea transversal muy apta para la defensa, sino porque pone en comunicación directa a varias plazas importantes de la zona de los Pirineos orientales, las cuales en un momento determinado podrían fácilmente cubrirse, utilizando la nueva línea. Esta región de los Pirineos orientales es acaso la más accesible, pues hay en ella varios pasos y collados por los cuales pudieran abrirse camino los ejércitos invasores en caso de hostilidades entre España y Francia. Como princi-

pales citaremos el collado de la Perche, camino de Montluis a Puigcerdá; el de Aires, de Prats de Molló a Camprodón; el de Constonge, sendero entre el Tech y el Muga; el de Perthús, buen camino de Perpignan a Figueras; y el de Banyuls, de Port-Vendres a Figueras.

Pues bien, toda esta parte quedaría, a nuestro juicio, admirablemente defendida con el proyectado ferrocarril, sobre todó si pudiesen aumentarse las obras defensivas de Figueras, plaza ésta de gran importancia militar, si se considera que, una vez dueño el enemigo de ella, podría avanzar rápidamente sobre Olot, Manresa, Lérida y Zaragoza, evitando la detención que puedan hacerle sufrir Gerona y Barcelona en combinación con las posesiones del Montseny, Bruch y Montserrat. De este modo envolvería el enemigo las posiciones que en otro caso se vería obligado a atravesar para llegar al mismo punto; y que, además de hacerle invertir mucho tiempo, tendría el peligro continuo de verse envuelto y cortado en su base.

Esto parece desprenderse de la estrategia más elemental; y para evitarlo sería excelente plan la construcción de este ferrocarril de vía normal, ya que por medio de él van los ejércitos españoles desde el centro de la Península a detener, rápida y eficazmente, la marcha del invasor en el punto más vulnerable de la cordillera pirenaica.

Otras consideraciones pudiéramos añadir respecto del particular, pero no somos nosotros los indicados para llevar a cabo estudios de índole militar. Sólo apuntamos las más notorias ventajas de este proyecto, que los profesionales en el arte de la guerra tratarían largamente con poderosas y evidentes razones.

Ferrocarril estratégico de Blanes al Perthús

Antecedentes

Para la resolución natural y lógica del trazado definitivo de este ferrocarril, confiamos mucho en la aptitud del actual Ministro de Fomento, altamente capacitado para juzgar, con acierto, tan interesante cuestión. El Ministro de Fomento es del país y conoce sobradamente las necesidades del mismo. Sabe la relación natural de los pueblos de la comarca entre sí y las vías de comunicación que más precisan para el desarrollo de su riqueza.

Dos proyectos de ferrocarriles estratégicos existen desde hace algún tiempo para servir a la comarca ampurdanesa: el de Olot a Rosas, que se intentó, no sabemos por qué motivo, hacerlo pasar por Vilamalla, y el de Blanes a Vilajuiga. Elaborados precisamente esos proyectos en unos tiempos en que los azares de la política local absorbían toda la atención de los figuerenses, fueron muy pocos los que se fijaron en un asunto de tan vital interés para la ciudad y su comarca. Y ya entonces pensábamos nosotros que dos ferrocarriles que atravesaran el Ampurdán apartándose de la capital,

eran algo insólito, una verdadera monstruosidad sin precedentes, tanto más estupenda cuanto que entre todas las poblaciones que debían servir dichas vías férreas no había ninguna que tuviese la importancia de Figueras, por cuyo motivo debía ser esta ciudad el eje de las mismas y su punto de unión. La idea de hacer pasar la vía de Olot a Rosas por Vilamalla no prosperó por fortuna, mas no porque hubiesen mediado gestiones por parte de la población de Figueras, sino por conveniencias de la parte concesionaria.

Queda, sin embargo, en pie, o mejor diríamos en litigio, la cuestión del ferrocarril de Blanes, que a estas horas no se sabe dónde hacerlo terminar. Creemos sinceramente que era éste el momento propicio para que Figueras velara por sus intereses; pero sospechamos que son contados los figuerenses que al oír hablar de este asunto se hayan percatado de que se ventila algo muy trascendental para la vida de la población. Debido sin duda a la especial idiosincracia de sus habitantes, allí nadie suele fijarse en los problemas más vitales, si no tienen marcado sabor político. Escribimos esto con amargura, pero sin pretender culpar a nadie, pues difícil sería encontrar quien, inmune de pecado, pudiese echar la primera piedra. Nuestro único anhelo es hacer que vean los que están ciegos y oigan los que se hallen en condiciones de escuchar la voz del más vibrante patriotismo.

No sabemos si será tiempo de corregir culpables deficiencias y ruinosas apatías, aunque, como dijimos, tenemos gran confianza en el Ministro de Fomento. Mientras estas líneas trazamos, se habla de un nuevo plan de ferrocarriles elaborado por tan experto conse-

jero de la Corona. Se acentuarán seguramente las presiones, poniéndose en juego, como siempre que se trata de algo semejante, las influencias políticas, y por eso estimamos que en tal concurso no debiera faltar la población de Figueras. No es que pretendamos aconsejar ese sistema, pues abominamos de él como instrumento inadecuado, pero tampoco cabe desterrarlo en absoluto, mientras no se trate de defender una injusticia. Es cosa demostrada que no basta que se tenga razón, sino que es preciso que se sepa hacerla prevalecer.

A Figueras, y a gran parte de su comarca, conviene que el ferrocarril de Blanes se termine, no en Vilajuiga, estación sin importancia, ni mucho menos en Llansá, apartándolo más aún de su centro natural, sino en el Perthús, cruzando en Figueras la vía de M. Z. A. Y aquí precisa hacer constar que una voz se levantó en estos últimos meses para salvar en lo posible los fueros de la ciudad, y tenemos la impresión de que no fué del todo desatendida. Nos referimos al proyecto de ferrocarril del buen patricio don Luis M.^a Jordi, el cual mereció favorabilísima acogida en la última Asamblea Ferroviaria.

En nuestro actual proyecto seguimos más o menos las huellas del distinguido figuerense, pues la idea de llevar un ferrocarril hasta el Perthús cruzando la capital del Ampurdán, suya es. Todos debemos agradecer su buena voluntad y los importantes estudios hechos sobre tan simpática iniciativa.

Figueras es el centro nativo de una extensa y rica comarca y nudo importante de carreteras y caminos vecinales. Sesenta y tres pueblos cuenta su partido judicial, que es el más extenso de la provincia, y puede

decirse que todos ellos se surten en la metrópoli con no pocos pueblos del partido de La Bisbal y aún del de Gerona que, por la disposición de las carreteras y caminos vecinales, tienen mejor acceso al mercado de Figueras; como es, además, población fronteriza, acuden a ella, en circunstancias normales, varios pueblos del Vallespir y del Rosellón. Así se comprende cómo esta ciudad, contando tan sólo unos 14,000 habitantes, tenga numerosos establecimientos comerciales y bazares, los mejores de la provincia, presentando sus calles y plazas sobre todo en días de ferias y mercados, el aspecto de una capital importante.

Trazado oficial

El proyecto de ferrocarril de Blanes al Perthús, que vamos a estudiar someramente, es una modificación que estimamos necesaria del ya subastado de Blanes a Vilajuiga, proyecto éste bastante discutido en su trayecto final y para el cual se han propuesto diversas soluciones. Esta línea, tal como figura en el plan de ferrocarriles secundarios y estratégicos, tiene una longitud de 98 kilómetros, y su curso es el siguiente: Blanes (estación), Blanes (villa), Lloret de Mar, Tossa, San Feliu de Guixols, Castillo de Aro, Calonge, Palamós, Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí - Ullá, Belcaire, Albons, Vilademat, Montiró, Armentera, San Pedro Pescador, Castelló de Ampurias, Palau, Pau, Vilajuiga.

Modificaciones que se intentan

Una vez anunciada la subasta del anterior trazado, al notarse que el proyecto podía ser una realidad en plazo no lejano, han sido varios los municipios que, considerándose justa o injustamente preteridos, han reclamado, pidiendo un cambio de trayecto. Entre otros, han acudido al Ministro de Fomento, interesándole a favor suyo, los pueblos de Rosas, Cadaqués, Selva de Mar, Puerto de la Selva y Llansá. Su deseo es que se modifique el trazado de la sección X, de forma que el proyectado ferrocarril, en vez de terminar en Vilajuiga, vaya por Rosas, Cadaqués y Selva de Mar a la estación de Llansá.

Otra modificación pretenden varias importantes poblaciones del trayecto y, a decir verdad, nos parece muy digna de ser atendida. Esta no se refiere al trazado, sino a la vía que quisieran dichas poblaciones fuese de ancho normal, teniendo en cuenta el probable tráfico de este ferrocarril y sus condiciones estratégicas. Las fuerzas vivas de San Feliu de Guixols, Palamós y Palafrugell preferirían que se tardase algo más en construir esta línea, pero que en su día se adoptase el ancho normal, tan conveniente para la rápida circulación de pasajeros y mercancías y los empalmes con la actual vía de M. Z. A. Sería ello mucho más necesario, si se reformase el proyecto de ferrocarril en la forma que proponemos, ya que la línea de Blanes al Perthús, aunque secundaria, comparada con la de Barcelona a Port-Bou, no dejaría de ser una verdadera vía inter-

nacional al poco tiempo de construída. Por otra parte, cabe considerar el ferrocarril de Blanes a Francia, como una continuación de la línea del litoral, y, esto admitido, no hay razón para que el primer trozo sea de ancho normal y el segundo de vía estrecha.

Nuestro proyecto

Como luego diremos, el primero de los trazados, o sea el oficial, resultaría una obra incompleta si se pretende terminarlo en Vilajuiga. El segundo sería un dislate, y nos parece extraño que pueda formularse en serio una petición en tal sentido: el ferrocarril que parte de Blanes no puede en modo alguno terminarse en Llansá. Reconozcamos que es muy justa la aspiración de los pueblos, más o menos importantes, de Rosas, Cadaqués, Selva de Mar y Puerto de la Selva, de contar con una vía férrea; pero es preciso que esa vía una a dichos pueblos, no de un modo caprichoso, sino en relación a su centro natural.

Así entendemos que la solución más práctica y la más beneficiosa para los intereses de la nueva línea y de la comarca, es prolongar el ferrocarril, por Figueras y La Junquera, hasta la frontera francesa del Perthús, para que en día no lejano pueda enlazar con la vía francesa que va de Elne a Arles - Sur - Tech. Esta línea internacional fomentaría las relaciones ya existentes entre el Ampurdán y los territorios del Rosellón y Vallespir.

El curso, pues, que debiera seguir este ferrocarril es como sigue: Blanes, Lloret de Mar, Tossa, San Feliu

de Guixols, Castillo de Aro, Palamós, Palafrugell, Pals, Torroella de Montgrí - Ullá, Belcaire, Albons, Vilademant, Montiró, Armentera, San Pedro Pescador - Torroella de Fluviá, Vilamacolúm, Riumors, Fortiá - Fortianell, Alfar, Figueras, Hostalets - Llers, Pont de Molins, Pont de Campmany (apeadero para los pueblos de Campmany, San Climent, Espolla, Darnius, Massanet de Cabrenys, etc.), Balneario de N. S. de las Mercedes (apeadero), La Junquera, El Perthús.

Total, 110 kilómetros, aproximadamente.

A manera de complemento y a fin de unir más directamente el estratégico con la línea general de Port-Bou, pudiera construirse un ramal que, partiendo de San Pedro Pescador, y pasando por Castelló de Ampurias, termine en la estación de Vilajuiga.

Este ramal tendría unos 12 kilómetros.

Consideraciones sobre los distintos trazados

Obsérvese, ante todo, que el trayecto comprendido entre Blanes y San Pedro Pescador no ha sido objeto de discusión ni ha ofrecido dificultad alguna. El curso del ferrocarril viene perfectamente indicado, no sólo por la topografía del terreno y las exigencias de la estrategia, sino por las poblaciones importantes que se suceden en el trayecto.

Después de haber cruzado la proyectada línea el río Fluviá, puede ir directamente a Vilajuiga, según el trazado oficial, o hacia la derecha, siguiendo la bahía de Rosas y las poblaciones de Cadaqués, Selva de Mar y Llànsá, como pretenden algunos, o, finalmente,

hacia la izquierda por Figueras y La Junquera, para terminar en la frontera del Perthús, según el proyecto que proponemos. Ya hemos dicho que en este caso fuera conveniente construir un ramal a Vilajuiga.

El primero de los tres proyectos puede calificarse de incompleto y poco práctico: el trozo desde San Pedro Pescador a Vilajuiga como ramal complementario, no estaría mal construído, pero de ningún modo puede admitirse como terminación del ferrocarril. La razón es obvia: todos los pueblos comprendidos entre el Fluviá y Figueras y muchos otros situados a la otra parte del río, necesitan ir a dicha ciudad, si no por asuntos administrativos, a lo menos para proveerse de lo conveniente en el mercado. Así resulta que la mayor parte de tales poblaciones que habrían de servirse del ferrocarril, o bien no podrán utilizarlo por serles más ventajosas las carreteras y los caminos vecinales, o, si se empeñan en emplear aquel medio de locomoción, tendrán que ir a Vilajuiga, perder en esta apartada estación el tiempo que sea menester para el empalme con la vía general de M. Z. A. y trasladarse desde aquí a Figueras. Si a esto añadimos que los trenes procedentes de Francia pasan por Vilajuiga a las primeras horas de la madrugada, tendremos que, para lograr tan irregular combinación, los habitantes de los referidos pueblos habrán de efectuar su viaje en plena noche la mayor parte del año. Los trenes que luego salen de Port-Bou hacia Figueras son mixtos, y no queremos suponer que la línea de Blanes a Vilajuiga tuviese en su horario trenes en combinación con aquéllos.

El segundo proyecto, o sea el que defienden los municipios de Rosas, Selva de Mar y Llansá, es todavía

más peregrino, con serlo mucho el primero. Hay, en medio de todo, algunas ventajas no despreciables: pasando la vía por los arenales de la bahía de Rosas, disminuiría bastante el coste de la expropiación de terrenos, el traqueteo sería menos perceptible al circular el tren por tan blando lecho y en caso de descarrilamiento, en aquellos parajes apenas si lo notarían los viajeros y no tendría las consecuencias tristes que son de lamentar en tales casos.

Pero, en fin, supongamos por un momento que se adopta ese trazado. Ya tenemos a los vecinos de Cadaqués oyendo entusiasmados el silbido de la locomotora y recibiendo las más cordiales enhorabuenas de todos aquellos que creían de buena fe que el mundo terminaba en Cadaqués. Ahí está para desmentir el ridículo supuesto el lujoso convoy que avanza majestuoso. El tren desde luego irá vacío o poco menos, pues, exceptuando media docena de viajeros que tengan por término de su viaje Cadaqués o Selva de Mar, los demás que pudieran ir a Francia desde otras lejanas estaciones no tendrían seguramente la ocurrencia de dirigirse a la frontera por esta línea tortuosa y accidentada. Preferirán ir desde Palamós o Palafrugell a la estación de Flassá para efectuar un viaje más directo y sobre todo más rápido, aprovechando el expreso.

En esto llega el primer jueves después de la inauguración del ferrocarril, y son muchos los vecinos de Cadaqués que, para celebrar el acontecimiento, se proponen concurrir al mercado semanal de Figueras, cosa poco menos que imposible en otro tiempo. Aquí empiezan a sentirse perplejos. ¿Irán por la parte de Llansá o por la de Rosas? ¿Cuál de los dos viajes resulta menos in-

cómodo? Para ir a Figueras por Llansá deberán trazar un ángulo recto e invertir en este viaje bastante tiempo. Por otra parte, será preciso salir de Cadaqués a eso de las tres de la madrugada, porque el correo pasa por la estación de Llansá a las 4'45. Si de Cadaqués van a Figueras por la parte de Rosas, no tienen otro remedio que dejar el tren en esta última población y en carruaje trasladarse a Figueras. Para efectuar un viaje en esta forma no hace gran falta el ferrocarril.

Por lo que respecta a los pueblos de la parte del Fluviá tienen, con este trazado, más agravado aún el problema que si el tren fuese a Vilajuiga, de modo que habrán de prescindir de él en absoluto para dirigirse a Figueras.

Para ir desde Rosas y Cadaqués a Gerona, la capital de provincia, el viaje resultaría sumamente ameno. Pudieran sus vecinos viajar en el tren de Blanes a Llansá hasta Palafrugell, continuar luego por la línea de Palamós a Flassá y desde aquí terminar el viaje por la línea de M. Z. A. ¡Un viajecito muy delicioso por cierto! No todos podemos permitirnos el lujo de emplear tres ferrocarriles distintos para recorrer los 56 kilómetros que habría de Rosas a Gerona por Figueras.

Pero, ¿y el tren de Olot a Rosas? — dirán algunos. — ¿No podría este tren mejorar las condiciones tan desfavorables de esos viajes? ¿No hemos quedado en que este ferrocarril pasaría por Figueras?

En efecto — contestaremos — una línea de Olot a Rosas por Figueras pudiera *mejorar* algo el problema, pero nunca *resolverlo*. Si, prescindiendo del proyecto de ferrocarril que presentamos de Balaguer a Figueras, un día se construyese el de Olot a Rosas, habría unos

cuantos pueblos que tendrían algunas mayores facilidades que las que tienen actualmente, pero siempre subsistiría la molestia, del todo innecesaria, del cambio de tren. En cambio la mayor parte de los habitantes del bajo Ampurdán, para ir a Figueras en ferrocarril, tendrían que trasladarse a Rosas y desde aquí en distinto tren a Figueras.

Después de todo, ¿quién puede asegurar que, una vez construído el ferrocarril de Blanes a Llansá, se haga lo propio con el de Olot a Rosas? ¿No es más probable que transcurran una serie de años y hasta que se aplace el proyecto por tiempo indefinido?

Habrá seguramente quien diga que las poblaciones de la comarca no han de ir necesariamente a Figueras, pudiendo surtirse en otras partes. A esto contestaremos que en todo el partido no hay otra población que celebre mercados y ferias que merezcan el nombre de tales ni que tenga el extenso surtido en artículos de la capital del Ampurdán. No se olvide tampoco que esta ciudad, además de ser la cabeza del partido judicial, tiene gobierno militar, escuelas de instrucción para soldados, Instituto general y técnico, y es centro electoral de dos distritos (uno de derecho, el propio, y otro de hecho, Vilademuls), todo lo cual supone relación constante con los pueblos del contorno.

Fíjese atentamente el Gobierno en los perjuicios y trastornos que ocasionaría a la laboriosa comarca un proyecto tan funesto para la vida comercial y agrícola como el que pretenden imponer unos pocos, lesionando los intereses de los más, y, antes de pronunciar un fallo en el litigio que se ventila, vea si sería justo desviar de una plumada las rutas naturales que los años y

las estudiadas relaciones comarcales han trazado de consuno.

Recorriendo la nueva línea. (Fantasía)

Para que el lector se forme una idea vaga de la nueva línea de Blanes al Perthús, le invitamos a efectuar juntamente con nosotros un rápido viaje por la misma.

Cómodamente instalados en un lujoso «breack» que la Empresa ha dispuesto para nuestro servicio en la nueva estación de Blanes, levantada poco más o menos en el mismo sitio que ocupaba la antigua de M. Z. A., comienza la locomotora eléctrica su tracción suave y segura, descendiendo el tren hacia la risueña villa. Las blancas casitas aparecen luego, perfilándose cada vez más detalladamente, y a los pocos minutos se descubre la tersa y azulada superficie del mar con sus ribetes de plata.

El tren se detiene casi instantáneamente ante la flamante estación de Blanes (villa), repleta de viajeros. Esta población ha cobrado en poco tiempo extraordinaria vida; en sus playas va construyendo la reciente empresa del arsenal grandes buques mercantes y de guerra. Edificios levantados de nueva planta para la fabricación de maquinarias, areoplanos, piezas para submarinos y otros artefactos modernos, sobresalen entre las antiguas casas de modesta apariencia. Al momento se adivina que esta industriosa población proporcionará abundante tráfico al ferrocarril.

Abandonamos la riente villa, y desaparece luego el mar de nuestra vista, oculto tras las colinas de San Juan,

Santa Bárbara y Santa Cristina. A la izquierda dejamos El Vilar y San Pedro del Bosque. Allá, a lo lejos, encima de otra colina, no tardamos en columbrar la silueta de un campo santo. ¡Cuántas generaciones ignotas quedan sepultadas en ese cementerio! ¡Cuántas lágrimas se habrán derramado alrededor de esas tumbas!...

¡Lloret de Mar! Estamos en la aristocrática villa, de calles regulares y limpias, que tienen por fondo la bella ensenada. Acude a nuestra memoria aquello de

Costas las de Levante,
playas las de Lloret...

y estábamos a punto de tararear la canción, cuando nos distrae la exclamación de uno de nuestros compañeros de viaje, locamente enamorado de la arqueología, según parece, quien, señalando hacia el montecillo Esquinsa, va diciendo:

— Ahí, ahí está la llamada *torre dels moros*. Es un interesante sepulcro romano que tiene alguna semejanza con la torre de los Escipiones de Tarragona.

Ibamos a asomarnos presurosos, pero un desmonte inoportuno nos arrebató la perspectiva.

El terreno se va accidentando, y el tren corre presuroso entre trincheras. De vez en cuando nos asomamos al mar, y unas gaviotas, espantadas por el ruido del convoy, se alejan emprendiendo raudo vuelo.

La vía circunda y a veces recorta en su base el *turó Rosell*, que se levanta a la izquierda. A la derecha se descubre, azotado por las olas que se deshacen en blanca espuma, el cabo de Tossa y junto a él la pintoresca villa en anfiteatro.

En la estación de Tossa una turbamulta de chiquillos y rapazuelas se quedan embobados examinando el original artefacto, el misterioso tren que sólo conocían por referencias.

Al dejar la villa de Tossa y desde la punta de la Palma, la costa sigue alta y con muchos tajos. El «breack» en que viajamos queda instantáneamente iluminado con potentes luces eléctricas, y penetramos en un túnel.

— Estamos — dice el ingeniero de la vía — en la parte más quebrada y accidentada de toda la línea. Cerca de nueve millones se han invertido en la sección de Lloret a San Feliu de Guixols. Y es que he preferido poner la línea en condiciones favorables, por si mañana precisara establecer doble vía.

Uno de los nuestros observa que esto no es probable, tratándose de una vía de importancia secundaria.

— Yo afirmaré más bien — replica el ingeniero — que dentro de una serie de años tendrá esta línea una importancia mucho mayor de lo que se ha creído. Por de pronto ya se reconoce hoy por todos, a pesar de lo mucho que se discutió mi criterio, que ha sido un acierto el haberse adoptado el ancho normal. Al construirse las principales vías férreas españolas apenas se tuvo en cuenta la posibilidad de un mayor tráfico, y por lo mismo luchamos actualmente con dificultades de orden superior al intentar establecer la doble vía. No quisiera que mañana resultase aquí algo semejante. Téngase presente que, terminando esta línea en la frontera francesa, tiene una ilimitada expansión, y ya habrán ustedes leído seguramente estos últimos días que, apenas terminada la parte española, tratan los franceses de prolongar la vía, no sólo hasta Ceret, como en prin-

cipio se había acordado, sino hasta Prades, para efectuar su unión con el ferrocarril de Perpignan a Puigcerdá. Me consta, señores, que en todo el departamento de los Pirineos Orientales ha causado excelente efecto la inauguración de esta vía férrea, que va a ser entre todas las internacionales la menos costosa por lo que a España se refiere.

— ¡La ermita de San Telmo! — exclama de pronto uno de la comitiva que escuchaba distraído el fogoso discurso del ingeniero.

En efecto, allá a lo lejos se descubren el promontorio elevado de la ermita, la punta de Garbí y la bella ciudad de San Feliu de Guixols con su puerto comercial. A medida que el tren avanza, se ven mejor las grandes fábricas y edificios modernos, y el viajero puede forjarse la ilusión de que se acerca a una importante urbe marítima.

En la estación de San Feliu de Guixols han descendido del tren numerosos pasajeros, unos seguramente con destino a la ciudad y otros que deberán continuar su viaje por la vía férrea que va a Gerona.

Los numerosos viajeros de porte distinguido que hemos visto en el andén, al llegar, se han acomodado ya en el tren. Este vuelve a emprender su marcha rápida y uniforme. El lujoso «breack» en que viajamos llama la atención de las gentes al detenerse el tren en las estaciones del trayecto. Varios empleados saludan respetuosamente al jefe de la explotación.

Después de pasar junto a la bella playa de San Pol, situada entre las puntas *del Mulá* y *d'en Pau*, nos internamos algo, siguiendo cerca de la vía del ferrocarril que se dirige a Gerona. Atravesamos la riera de Ridaura,

y se detiene el tren un minuto en el apeadero de Castillo de Aro.

Mientras de nuevo caminamos, ha vuelto a animarse la conversación. Esta vez se trata de las importantes centrales eléctricas que, para el servicio de los ferrocarriles regionales ya electrificados, acaban de construirse cerca de Rialp y de Viella aprovechando considerables fuerzas hidráulicas de los Pirineos. El ingeniero, que intervino precisamente en su emplazamiento y construcción, nos explica interesantes detalles técnicos sobre su funcionamiento así como de las aún más notables estaciones eléctricas de Amsteg y Piotta, que tuvo ocasión de visitar últimamente en Suiza.

En esto, después de atravesar la riera de Calonge, llegamos a la estación del mismo nombre situada entre la población y la barriada de San Antonio, que está junto al mar. La principal industria de la villa así como la de muchas poblaciones de esta parte de provincia, es la elaboración del corcho que se exporta, ya por el nuevo ferrocarril, ya por los puertos de San Feliu de Guixols y Palamós.

Toda esta costa es sumamente pintoresca, y sus poblaciones tienen aspecto moderno. Seguimos, disfrutando sus bellezas, la pequeña bahía de Palamós, y muy cerca de su terminación aparece la villa en la falda occidental del monte Calvario. A su derecha está la punta del Molino y en ella un faro con torre exagonal por abajo y cilíndrica por arriba. Es pueblo rico, con buen caserío y bonito paseo. Los romanos lo llamaban *Lunario*, acaso por la figura de media luna que presentaba en aquella época. Lo cierto es que la vista de Palamós, con sus numerosas naves surtas en el puerto,

resulta, desde el tren en que viajamos, en extremo interesante.

En saliendo de la villa dejamos a la derecha San Juan de Palamós y luego el *puig de las Negras* y el *turó Rial*, mientras corre el tren casi paralelo al tranvía del Bajo Ampurdán, que va, por Palafrugell y La Bisbal, a Flassá. A la izquierda están los pueblecitos de Vall-Llobrega primero y Montrás después.

Arribamos a Palafrugell, en cuya estación debemos parar quince minutos para efectuar el recorrido del material. Ciertamente que no esperábamos la sorpresa que ha querido darnos el jefe de la estación, quien nos tenía preparado en el pequeño pero elegante restaurant un *champagne de honor* con abundancia de pastas.

Excusado será decir que Palafrugell nos ha gustado a todos muchísimo, habiendo quedado encantados de sus bellezas, y... de la amabilidad del jefe de estación.

Las horas se deslizan rápidas como el tren. Los paisajes se suceden cambiando a cada momento: cruzamos campos, caminos y carreteras. Un pueblecito aparece de improviso y se oculta en seguida tras un montículo. En una ladera próxima cubierta de verdor dos pastorcillos apacientan un rebaño. Al pasar el tren junto a una casa de campo huyen espantadas las gallinas y ladran los perros. En una de las ventanas de la casa se ha asomado una mujer de mirada escrutadora, con el cabello desgreñado.

La diminuta estación de Pals queda ya lejos. Pasamos la Acequia, el río Daró y en un sólido puente metálico el ya más caudaloso río Ter.

Torroella de Montgrí, Belcaire, Albons, Vilademat. Desde cualquiera de estos puntos podrán realizarse

amenas excursiones y visitar las incomparables bellezas de la *Costa brava* catalana, desde las islas Medas y Estartit hasta la villa de La Escala: *Punta de la Barra, cap Estartit, la Foradada, cap Castell, cala Ferriol, Tres Covas, Monjó, punta de Trenca Brassos, las Cambras, punta Grossa, Riells*, etc. Estas preciosidades naturales, que fueron casi desconocidas hasta el presente, serán admiradas por los turistas de toda la Región y por los extranjeros que, por las fronteras de Port-Bou y Perthús, vendrán a estudiar las célebres ruinas de Ampurias, situadas a muy corta distancia de Vilademmat.

Al detenerse el tren junto a este pueblo, vuelve a entusiasmarse el arqueólogo que va con nosotros y nos da un curso abreviado de la asignatura predilecta. Hasta se había empeñado el buen señor en que descendiéramos del tren para visitar las célebres excavaciones de las ciudades griega e ibero-romana. Para convencer-nos mejor nos decía, fulgurando en sus ojos el entusiasmo, que solamente el mosaico del *sacrificio de Ifigenia* valía la pena de perder el resto del viaje.

Ante tan reiteradas instancias hemos debido prometer que a nuestro regreso nos detendríamos para ver las importantes ruinas, sirviendo él de inteligente cicerone.

El tren corre ya por la parte más llana del Ampurdán, habiendo dejado atrás la estación de Armentera. Después de cruzar el río Fluviá entramos en el partido de Figueras.

La estación de San Pedro Pescador se ha construído entre este pueblo y el de Torroella de Fluviá, a un kilómetro aproximadamente de cada uno de estos pueblos.

De aquí parte el ramal de vía férrea que por Castelló de Ampurias va a Vilajuiga.

Desde la ventanilla del «breack» extendemos la mirada por toda la bahía de Rosas. La simpática villa se ve allá a lo lejos al pie de las últimas estribaciones del Pirineo que se hunden en el mar. Sus casitas parecen blancas palomas bebiendo en las aguas. En la parte más alta de las montañas que sirven de fondo al pueblo estuvo construído el pequeño castillo de San Salvador junto a las venerables ruinas de San Pedro de Roda. Más cerca de nosotros y hacia el centro de la bahía se descubre, entre frondosa arboleda, el «Cortal Avinyò», señorial morada del inspirado poeta contemporáneo señor Moner, quien ha descrito, mejor que nadie, las costumbres y cosas del Ampurdán.

El tren se dirige directamente a Figueras. Se ve ya la loma del castillo, y a cada minuto se agranda y detalla la silueta de la capital ampurdanesa. Aquella montaña elevada y majestuosa que extiende sus brazos gigantescos como para abrazar la fértil campiña que vamos recorriendo es la de Requesens; aquella otra que asoma tímidamente detrás del castillo de San Fernando, cubierta su cabeza con el blanco velo de las desposadas, es el Canigó, que nuestro Verdaguer ha inmortalizado; aquellos tres montículos semejantes a tres fantasmas gemelos velando el reposo de la ciudad, pertenecen a la Garrotxa: el más elevado de los tres sostiene la pintoresca ermita de Ntra. Señora del Mont.

En la estación de Fortiá-Fortianell han subido, entre otros pasajeros, dos Hermanos de las Escuelas Cristianas procedentes seguramente de la importante Granja

Agrícola que para la enseñanza teórico-práctica tienen establecida en Fortianell dichos religiosos.

Pasado el pequeño río Manol el tren disminuye su marcha, y, después de pedir la entrada con las señales convenidas, se detiene un momento a poca distancia de Figueras.

Nos fijamos en el aspecto de la ciudad, que parece haber rejuvenecido. Al lado de la antigua cúpula de la parroquial iglesia de San Pedro vemos el notable campanario, apenas terminado, obra del inteligente arquitecto Sr. Giralt y Casadesús. El elegante edificio que se ve en primer término es la nueva estación central para las líneas de Port-Bou a Barcelona, Balaguer a Figueras y Blanes al Perthús. El aspecto general de esta construcción nos ha hecho recordar la *Bahnhof* de Lucerna, pero sus dimensiones son más reducidas. Debido a la feliz circunstancia de ser Figueras importante centro de ferrocarriles, ha desaparecido por fin el antiestético barracón provisional que tuvo aquí tantos años instalado la Compañía de M. Z. A. para servir de estación de pasajeros y a la vez de mercancías.

Reanudamos la marcha, y entramos en la estación. Aprovechando los cuarenta y cinco minutos que tenemos de parada, recorreremos las dependencias del edificio. Hasta ahora tenían las estaciones un color negruzco y estaban ahumadas las claraboyas y marquesinas, debido a los incómodos desprendimientos de las locomotoras de vapor. La nueva estación de Figueras es enteramente clara y produce en el ánimo del viajero una sensación de bienestar que habíamos experimentado ya otra vez al entrar en la estación de *Brotteaux* de Lyon poco después de haberse inaugurado.

La estación que visitamos se ha construído al extremo de la calle Nueva y casi en el mismo lugar donde estuvo una antigua fábrica de aserrar. Por la parte que mira a dicha calle tiene una gran plaza con jardines y un extenso patio, que cubre una marquesina, para ómnibus y carruajes. El edificio mide 200 metros de largo por 80 de ancho. La parte central está cubierta por cristales y las laterales por placas de urilita. La gran sala de *viajeros de salida* está completamente separada, y en cuerpo de edificio distinto, de la de *viajeros a la llegada*, quedando espacio más que suficiente para el tránsito del público aún en aquellos días de mayor aglomeración. Tres pasajes subterráneos facilitan el paso de unos a otros andenes, disminuyendo el peligro para los viajeros. El restaurant es sumamente cómodo y está decorado con refinado gusto moderno.

En saliendo de las habitaciones particulares del jefe de la estación, circulamos un momento por los vastos y limpios andenes. Entra el expreso de Madrid (vía Balaguer) raudo y atronador, produciendo estrépito de placas giratorias. El personal de servicio corre y se agita en todas direcciones. Descienden varios viajeros, mientras otros se apresuran a subir tropezando entre sí con sus maletas. Cinco minutos más tarde el expreso continúa su marcha hacia Port-Bou, y en los andenes vuelve a reinar relativa quietud.

De nuevo ocupamos el «breack» y salimos siguiendo la misma dirección del tren que acaba de partir. A la izquierda queda la parte más importante de la ciudad, y junto a la línea vemos el gran colegio Hispano-Francés. Luego la vía se bifurca: dejamos a la derecha la

línea de Port-Bou y seguimos la de la izquierda. A cada lado se cultivan fértiles huertas cubiertas de verdor.

Al intentar reanudar la conversación, observamos con sorpresa que no va con nosotros el arqueólogo. ¿Qué le habrá pasado al ilustre sabio? ¿Dónde estará metido? Poco tiempo ha durado el temor de que le haya sucedido algo desagradable al recordar el interés que demostraba por ver una antiquísima lápida que se guarda empotrada en el vestíbulo del Ayuntamiento de Figueras. El malogrado P. Fita, según dijo, le había hablado varias veces de esa lápida; y, como era esta la primera vez que pasaba nuestro amigo por esta ciudad, habrá querido aprovechar los minutos de parada, perdiendo el tren por esta causa.

Corre el tren a la sombra del castillo de San Fernando y paralelo a la carretera de Francia. El terreno empieza de nuevo a accidentarse, y llegamos al apeadero de Hostalets. Entre otros viajeros se han apeado los dos religiosos que vimos en Fortianell.

En Pont de Molins cruzamos el Muga. Desde aquí se va en poco tiempo a Molins, Escaulas y Vilarnadal. Pasamos por entre olivares. De vez en cuando aparecen una casa de campo o un manso de rústica apariencia. Al acercarse el tren, los cerdos de una piara que se entretienen en escabar el suelo, levantan perezosamente la cabeza y las orejas, miran un instante con aire indeciso y echan a correr pesada y fatigosamente. Detrás va, para atraparlos, el muchacho que los guarda.

Junto al Ricardell encontramos la diminuta estación de Puente de Campmany. Es el punto de partida de las carreteras que van a Campmany, San Climent

y Espolla por la derecha, y a Darnius, Massanet de Cabrenys y Tapis por la izquierda.

Apeadero de los Baños. La estación balnearia de Nuestra Señora de las Mercedes toma cada día mayor incremento con la facilidad que el tren ha dado al viaje. Sus aguas alcalinas sulfhídricas son aprovechadas por un mayor número de enfermos, no sólo de Cataluña, sino de la otra parte de la frontera. La ampliación y restauración del balneario ha sido hecha con tan buen acierto, que puede el establecimiento competir con los mejores del extranjero.

Al cruzar una carretera por medio de un paso a nivel, nos explica el ingeniero de la vía que será preciso tal vez construir en este lugar un apeadero para mayor facilidad de varios pueblecitos que están a cada parte de la carretera de Francia. Hay a la derecha Canadal, Cantallops y Requesens con el célebre castillo, y a la izquierda La Estrada, Agullana y Labajol.

Mientras la tarde va declinando llegamos a La Junquera. La villa está situada al pie de alta montaña cubierta de bosque. El riachuelo Llobregat corre perezoso regando unas verdes praderas, y en medio de ellas, en una hondonada, se ve un caminito estrecho y tortuoso. Una carreta, arrastrada lentamente por un par de bueyes, circula por el caminito. Por la carretera han pasado veloces dos automóviles, que luego se han perdido en lontananza envueltos en una nube de polvo.

Uno de nuestros compañeros de viaje dormita medio tendido en el mullido asiento. El ingeniero escribe algunas notas en su carnet. Al observar nuevamente el panorama vemos muy cerca el castillo francés de Bellegarde y asoman las rústicas casas del Perthús. En-

focamos el desfiladero formado por la sierra áspera de Jitonell y el collado de Priorat.

Nuestro viaje ha terminado. Estamos en la estación del Perthús. Así que nos disponemos a dejar el «breack», el jefe de la estación, descubriéndose respetuosamente, entrega al jefe de la explotación, en cuya compañía hemos efectuado tan interesante jornada, un telefonema urgente. Era de nuestro compañero que dejamos en Figueras, y decía así: «Siento mucho haber perdido juntamente con el tren agradable compañía de ustedes. He tenido satisfacción admirar lápida que ha sido trasladada Museo Ampurdán. Anuncien jefe de ésta hora regreso, pues les espero para visitar ruinas Ampurias».

III

Tranvía eléctrico de Figueras a Llansá

Razón de este proyecto

Si la línea primeramente descrita de Balaguer a Figueras no tuviese el interés general y aún internacional que dejamos probado, en vez de proponer la construcción de un ferrocarril complementario nos hubiese bastado una vía secundaria que, partiendo de Balaguer, continuase, pasando por Figueras, hasta Rosas, Cadaqués y Llansá. Pero aquella línea, por su trascendencia y por su carácter de vía general, es preciso que sea de ancho normal y, en este caso, no puede seguir más allá de Figueras, ya que el más lego en cuestiones ferroviarias entenderá fácilmente que los pueblos desde esta ciudad a Llansá no pueden dar de sí el tráfico suficiente para compensar el crecidísimo capital que representa una vía ancha tanto en su construcción como en su conservación y explotación.

Esto no quiere decir que no pueda y deba satisfacerse la aspiración justa de aquellos pueblos que, apartados de la periferia, aprovechan cuantas ocasiones estiman favorables, para solicitar una vía férrea, tanto más necesaria cuanto las carreteras resultan inservibles en ciertas épocas del año.

En nuestro caso la solución más racional y la más económica es construir un tranvía de tracción eléctrica desde Figueras a Llansá, el cual bastaría para servir los intereses de aquella parte de comarca y facilitaría el rápido acceso al mar, por la vía más corta, a los habitantes de Figueras y de la Garrotxa.

Curso del tranvía

El curso que debería seguir el tranvía es el siguiente: Figueras (Castillo), Figueras (ciudad), Vilatenim, Vilasacra, Castelló de Ampurias, Rosas, Cadaqués, Selva de Mar, Puerto de la Selva, Vall de Santa Creu, Llansá (villa), Llansá (estación).

Aproximadamente unos 38 kilómetros.

Este tranvía vendría a ser algo así como un ferrocarril económico. Su tráfico, por lo que respecta a mercancías, sería poco intenso, puesto que no tiene poblaciones en su trayecto que puedan llamarse fabriles ni industriales. Por esta razón, y a fin de que el capital que en él se empleara estuviese en relación con el rendimiento probable de la línea, fuera conveniente aprovechar la actual carretera hasta la villa de Rosas, y, desde esta población a Cadaqués y Selva de Mar, plegar la vía lo más posible al terreno para disminuir los movimientos de tierras: esto, naturalmente, sin perjuicio de construir el túnel o túneles que se consideren indispensables. Desde Puerto de la Selva, si la actual carretera que va a Llansá se pone en debidas condiciones, podría seguir el tranvía gran parte de la misma, sin que fuesen precisos notables dispendios.

Utilidad de esta vía férrea

No se crea por lo que acabamos de decir que esta línea carezca de utilidad y sean escasos sus rendimientos. La comarca que debiera cruzar es eminentemente agrícola, y para el embarque de todos los productos y abundantes cosechas del país tales como cereales, vinos, aceites, hortalizas, legumbres, etc., el tranvía o ferrocarril económico prestaría inmejorables servicios. La pesca y salazón tienen indiscutible importancia en los pueblos de Rosas, Cadaqués y Puerto de la Selva, y, en este último, es característica la famosa pesca del atún, el cual se expide en grandes partidas a Barcelona, Figueras y Francia, constituyendo una riqueza positiva para el referido pueblo.

Por lo demás, el ferrocarril económico de Figueras a Llansá sería un verdadero tranvía de turismo, desde el cual admiraríamos paisajes bellísimos, facilitando al mismo tiempo la interesante excursión al Cabo de Creus y a las preciosísimas calas que lo circundan. El trayecto de Rosas a Llansá, principalmente, tendría un encanto especial y gran parte del atractivo que ofrece el tranvía de la pequeña *Corniche* que va de Niza a Montborón. No creemos aventurado suponer que, una vez construido el tranvía, toda aquella parte de costa sería la preferida para el veraneo, levantándose luego elegantes chalets. Hoy, a pesar de lo muy apartadas y poco convenientes que resultan aquellas playas, son muchísimas las familias distinguidas que efectúan en ellas su veraneo, pero no pueden ir las personas de negocios y las que

tienen ocupaciones más o menos personales, pues, además de la incomodidad que implica un viaje en las actuales condiciones y tal como suelen encontrarse las carreteras, ello les representa la pérdida de mucho tiempo.

Con un buen servicio de verano y estableciendo billetes combinados desde Olot (vía Balaguer a Figueras) y desde La Junquera (vía Blanes al Perthús), no cabe duda que serían muchísimas las personas que aprovecharían el tranvía para ir a los baños de Rosas o de Cadaqués. Téngase en cuenta que actualmente la distancia que separa a Olot y su comarca del mar, es de 96 kilómetros (vías Olot a Gerona y San Feliu de Guixols a Gerona), y por las líneas que proponemos sería tan sólo de 55 kilómetros; es decir, que se reduciría el trayecto en 41 kilómetros, y así, tomando por base el tiempo de marcha corriente en los trenes correos, se iría de Olot a Rosas en unas dos horas escasamente.

Por lo que respecta a Figueras, es cosa vista que hoy mismo, sin contar con esta facilidad, todas las tardes durante el período estival, salen de aquella estación en un tren mixto, que el vulgo llama *de los bañistas*, incontables personas para Culera, cuya estación dista 23 kilómetros. Si existiese el tranvía para ir a Rosas, siendo la distancia tan sólo de 15 kilómetros, preferirían los figuerenses aquella playa. Especialmente los días festivos irían innumerables familias a pasar la tarde junto al mar.

Supuesto que la afluencia de forasteros a una población suele constituir un beneficio para la misma, cabe observar que éste no podrían lograrlo las poblaciones de Rosas, Cadaqués y Puerto de la Selva con el

ansiado proyecto que hoy, sin fijarse en la poca utilidad que habría de reportarles y tan sólo por el prurito de tener un ferrocarril, defienden con tanto ardor. Si ha de seguir la vía de Blanes, por Rosas y Cadaqués hasta Llansá, les representa esto continuar la incomunicación ferroviaria con Figueras, y, en cuanto a los habitantes de otras poblaciones costeras de donde procedería el tren, no hay que pensar ni remotamente que dejen sus playas para ir a otras más apartadas aunque fuesen mejores. De manera que pierden en este punto la principal ventaja que les reportaría el tranvía procedente de Figueras, aun suponiendo que no les precisase estar en relación con la capital del partido para otros asuntos vitales.

Entre otras fuentes de ingreso para la línea que venimos estudiando merecen citarse los mercados semanales de Figueras, sus importantes ferias, el pequeño mercado de Castelló de Ampurias, las fiestas mayores, etcétera.

Este pequeño bosquejo bastará para dar una idea de lo que puede ser la línea que nos ocupa. A otros más competentes corresponde analizar el proyecto con mayor cúmulo de datos concretos para llegar a la solución que a todos interesa.

Exponiendo una idea

No queremos terminar la explicación de este proyecto sin proponer una idea sobre el emplazamiento de la estación de Figueras, la más importante de la línea, por si en su día fuese digna de tenerse en cuenta.

Para facilitar el traspaso de mercancías desde la

estación del tranvía a la parte correspondiente de la de M. Z. A., conviene desde luego que se levante la primera en la otra parte de la vía actual; pero en este caso resultaría sumamente incómodo para los pasajeros trasladarse desde aquel punto al centro de la población y viceversa. A fin de solventar esta dificultad, proponemos un medio que sería al mismo tiempo un ingreso no despreciable para la nueva línea, y es la construcción de una vía suplementaria que, pasando por la estación de viajeros de M. Z. A., y algunas calles de la ciudad, terminase junto a la entrada del Castillo de San Fernando, verdadera población militar que cuenta en ciertas épocas del año hasta 2,000 habitantes, sin incluir en este número los reclusos del penal. Así, destacando un coche para este servicio suplementario, podrían los viajeros apearse, ya en la estación de M. Z. A., ya en el centro de la ciudad, ya en el Castillo.

Para completar este servicio de viajeros pudiera levantarse en la parte más céntrica de la ciudad un edificio-estación cuya planta baja serviría de sala de espera y despacho central y en cuya parte superior se instalarían las oficinas de la explotación.

Estableciéndose una tarifa de billetes entre el Castillo, la ciudad y la estación y viceversa, serían en gran número los viajeros que utilizarían esta ventaja. Especialmente en tiempo de veraneo y en días de mercado, feria o fiestas mayores, la facilidad de poder subir al tranvía en la parte más céntrica de la población, sería un estímulo que redundaría tanto en beneficio de la explotación como del público en general.

Conclusión

La sencilla exposición de ideas que acabamos de hacer, sin otros alifios que su misma sinceridad y el más acendrado patriotismo, no merece siquiera el nombre de trabajo literario. Los conceptos se han extendido sobre el papel tal como brotaran del pensamiento, sin el método conveniente a tales trabajos y sin orden preconcebido. Mejor que un libro o un folleto diríamos que hemos escrito una colección de apuntes para el plan de ferrocarriles que van preparando el Gobierno y la Mancomunidad de Cataluña.

Y aquí termina nuestro trabajo, precisamente donde habrá de empezar la actividad de los demás. ¿Qué otra cosa podemos hacer ya si no es recomendar el triple proyecto a todos los amantes de la prosperidad nacional?

No sabemos, en medio de tanto fárrago de planes y proyectos, la suerte que van a correr las nuevas líneas que acabamos de trazar sobre el mapa de Cataluña. Lo único que podemos asegurar es que, aparte de las inmensas ventajas de carácter internacional que ofrece la vía de Balaguer a Figueras, con el pequeño plan que proponemos no hay una sola población que sufra perjuicios de ningún género, saliendo todas, aún las más insignificantes, favorecidas en mayor o menor grado en lo de mejorar sus medios actuales de comunicación. Por el contrario, siguiendo algunos de los proyectos en estudio, pudiéramos citar varias poblaciones que, lejos de conseguir un beneficio positivo con las

nuevas vías férreas, padecerían más bien serios quebrantos.

Mucho importa que se fijen en esto los organismos gubernativos y aun las entidades y particulares que en un concepto u otro pueden influir en la administración y labor económica de la Nación. El Estado, que tiene la elevada misión de velar por los intereses generales de España; la Mancomunidad de Cataluña, cuyo lema es la prosperidad de la Región; los Diputados y Senadores del Reino, que deben procurar por todos los medios honrados las mejoras más convenientes a sus distritos y demarcaciones; las Diputaciones provinciales, que vienen a ser como el compendio y el perfeccionamiento de la vida municipal; los Ayuntamientos, mandatarios inmediatos del pueblo, que, por hallarse en contacto con el mismo, pueden auscultar mejor que nadie los latidos y palpitations del cuerpo social; todos, en una palabra, desde el primer ministro al último de los ciudadanos conscientes, pueden y deben interesarse por que estos y análogos proyectos útiles a la economía nacional se conviertan a su debido tiempo en halagüena realidad.

Quienquiera que se hubiese propuesto tratar esta cuestión, lo hiciera, desde luego, con mayor autoridad y más probabilidades de acierto; pero somos de los que creemos todavía que para la redención de la patria no basta confiar tan sólo en los aciertos del Poder público, sino que es preciso aportar el esfuerzo individual a la medida de las propias fuerzas. Ahí va, pues, nuestra humilde cooperación. Podrá, si se quiere, no ser tenida en cuenta y dejar de pesar en el platillo de la balanza donde caen los proyectos afortunados; pero



no hay duda que tendrá su necesaria ponderación en el otro platillo que señala los grados de civismo, que, en punto a amor patrio, en eso sí que a nadie cedemos la honrosa prerrogativa de ser el primero.



F TRAA LLANSÀ

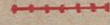
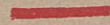


IGUALADA

Pobla de Clarà
Cape

VALES

eras



VILAFRANCA

esa



OS

40

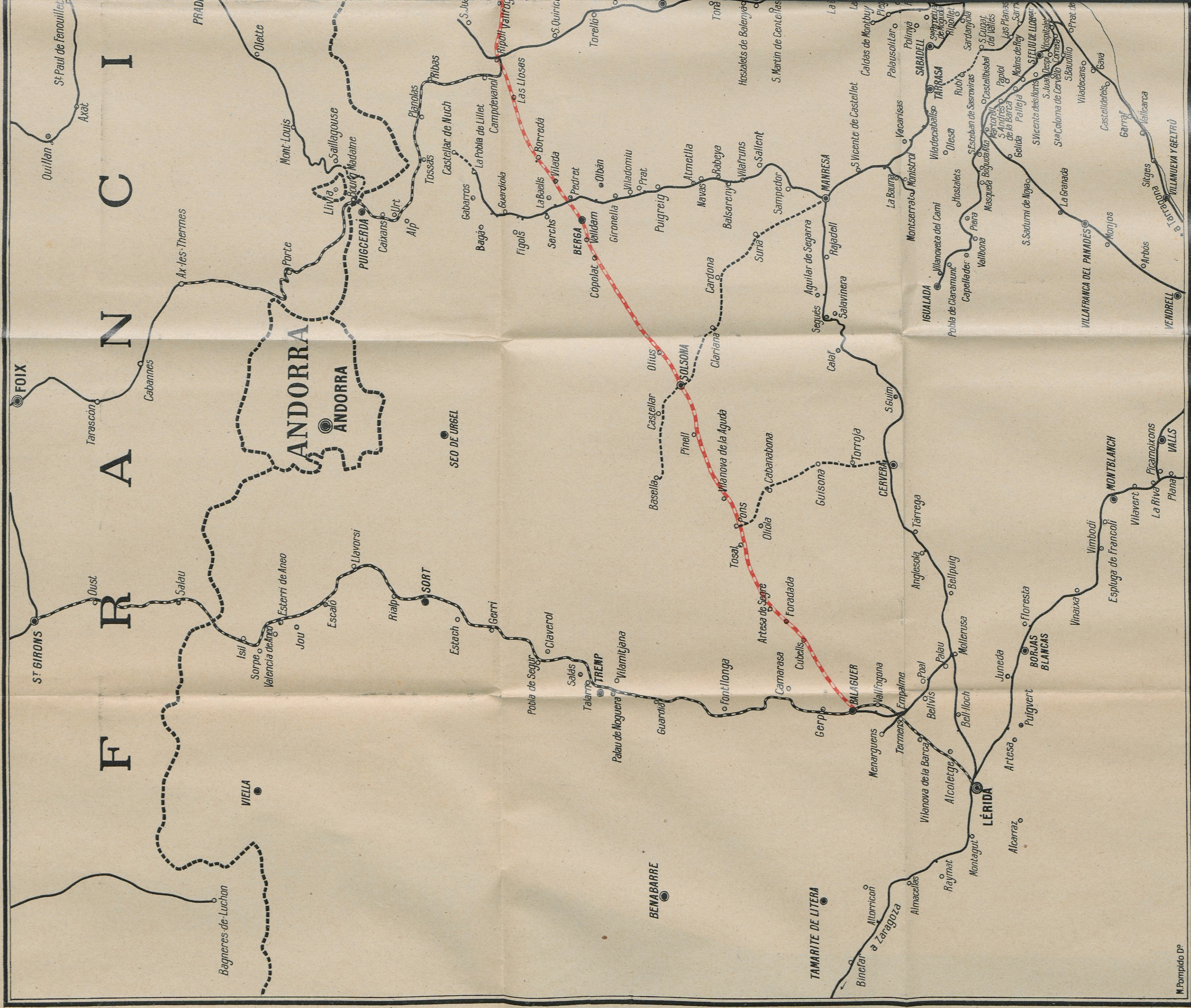
50

VENDRELL

D Y E

FERROCARRIL COMPLEMENTARIO DE BALAGUER A FIGUERAS

FERROCARRIL ESTRATÉGICO



PROYECTOS DE D. ROSENDO

M. Pompido D.

TRANVÍA ELÉCTRICO DE FIGUERAS A LIANSÁ

TRANVÍA ELÉCTRICO DE FIGUERAS A LIANSÁ



SIGNOS CONVENCIONALES

- Ferrocarril complementario de Blanes a Figueras
- id. estratégico de Blanes al Perthus
- Ramal de S. Pedro Pescador a Vilajuïga
- Tranvía eléctrico de Figueras a Llançà
- Ferrocarriles en explotación
- id. internacionales del Noguera Pallaresa y de Ripoll-Puigcerdà-Ax, en construcción
- Ferrocarriles en proyecto

ESCALA EN KILÓMETROS
0 5 10 20 30 40 50

FORTUNET Y BUSQUETS

C.L. 8^u
CT/8

MANCOMUNITAT
DE CATALUNYA

BIBLIOTECA POPULAR
DE FIGUERES

Reg. 2849

Sig. 656.22

(16.11) 70

IMPRESA DE E. SUBIRANA
: EDITOR Y LIBRERO PONTIFICIO :
PUERTAFERRISA, 14 : BARCELONA