



LA GRANJA,

REVISTA DE AGRICULTURA Y BIBLIOTECA RURAL,
PERIÓDICO DE LA SOCIEDAD DE AGRICULTURA DEL AMPURDAN.

*Nada más útil que un periódico
de agricultura.* [BUJALT.]

Recomendamos muy especialmente la lectura y meditación del notable artículo que nos ha remitido nuestro distinguido corresponsal que le suscribe. Hace tiempo que nos le tenia ofrecido, y á pesar de que nuestros deseos de obtenerle eran tan vivos como los suyos de prestar al país el servicio de una advertencia saludable, no le habia sido posible concluirle hasta ahora, porque con suma dificultad se recogen los datos que al efecto le eran convenientes y de que jamas prescinde el escritor concienzudo que desea basarse en la verdad, y solo en la verdad de los hechos sobre cuya influencia discurre.

Pero felizmente en ninguna ocasion podía ser mas oportuna que en el dia la voz amiga de *Alerta* que á nuestros propietarios y cultivadores dirige nuestro caracterizado corresponsal: las vias de comunicacion que tanta influencia han de ejercer en la riqueza agrícola de nuestra provincia, van á recibir un impulso que hará conocer al mundo entero que se calumniaba á la nacion española llamándola indolente y perezosa. ¡Ay de nuestra agricultura si no supiese emprender aquella direccion que le es precisa para no fun-

dar en el trigo su porvenir! pero nada tema la misma si resuelta á marchar con el siglo sabe ostentar, que en adelante como hasta aqui, será siempre la tierra la dispensadora de todas las riquezas, pues en su seno las encerró el supremo hacedor, y siempre en ella las encontrará quien sepa dar á su explotacion el giro que reclama la diversidad de los tiempos y de las condiciones.

He ahí el artículo en cuestion, que esperamos no desaliente, sino que advierta tan solo á los amigos de nuestra agricultura.

PORVENIR DEL CULTIVO DEL TRIGO EN LA PROVINCIA DE GERONA.

Cuando la agricultura de un país se dedica, sino exclusivamente, por lo menos con marcada preferencia á un artículo determinado, haciendo de su produccion la base de su cultivo, útil, importantísimo es examinar si este cultivo tiene porvenir, si hay ó no probabilidad de que el artículo preferido siga presentando las mismas ventajas y hallando la misma salida en los mercados, ó si por el contrario hay contingencias que suscitaran fundados temores de su próxima decadencia y de verse sus precios abatidos en el mercado por concurrencias ruinosas ó irresistibles.

Tal es el caso en que con respecto al cultivo del trigo se encuentra la provincia de Gerona en general y principalmente el Ampurdan y La Selva, que son sus mas feraces é importantes comarcas. En las cercanias de la capital con una perseverancia y constante buen éxito que admirarian muchos agrónomos, se siembra todos los años el trigo en unos mismos campos, y la rotacion biennial que está en uso en el resto del país no tiene mas objeto que sembrar en un año de trigo la mitad de las tierras para dejar descansar la otra mitad y prepararla para el cultivo del mismo cereal en el año siguiente. El tercio en la cosecha del trigo, es lo que constituye principalmente la renta del propietario, y con el resto de la misma atiende el colono, no solo á la subsistencia de su familia, sino tambien á la compra de los demas objetos que necesita. La conducta del médico, cirujano, boticario, herrero, sastre y zapatero se paga ordinariamente con el mismo grano, cuya cosecha para decirlo de una vez es la esperanza del labrador y la principal recompensa de sus afanes.

Esta inmensa importancia que tiene en nuestra agricultura la producción del trigo y la consiguiente perturbación que en su marcha introduciría forzosamente la depreciación de aquel artículo, y la conveniencia de que para este probable é inminente caso estén nuestros labradores prevenidos, es lo que venciendo la desconfianza natural en el que por primera vez escribe sobre agricultura, me decide á examinar la cuestión propuesta en el epígrafe, á pesar del convencimiento de mi insuficiencia, y estimulado por el deseo de llamar sobre este punto vital la atención de personas mas competentes.

El trigo ó sea el pan que con él se elabora es generalmente considerado en Europa como artículo de primera necesidad, y mas si cabe lo es todavía en España, pues es sabido que los habitantes del mediodía comen mas pan que los del norte. El consumo está asegurado, y lejos de ser probable su disminución, es de esperar que vaya en progresivo aumento á la par de la población del país. Por este lado pues nada hay que temer.

Prohibidos los cereales extranjeros por nuestra ley de aranceles, y cerradas por consiguiente á los mismos nuestras costas y fronteras, su importación, mientras la actual legislación subsista, ha de quedar reducida á las mezquinas proporciones del contrabando, solo posible en casos dados, pequeñas cantidades y cortos ródios de las fronteras. Si seguimos disfrutando del inapreciable don de la paz, es de esperar que cada dia sea mayor el órden y moralidad en la administración y el resguardo, y que el labrador tenga menos que temer de la ilegal concurrencia de la producción extranjera.

Veamos ahora hasta que punto nos puede afectar la de las demas provincias españolas. Estas son hermanas nuestras por la naturaleza y por la ley. Consumen nuestros algodones, nuestro papel, nuestros vinos, nuestras maderas y otros diferentes productos de nuestra industria y agricultura, y en justa reciprocidad están, y deben estar nuestros mercados abiertos á sus trigos, necesarios por otra parte al gran consumo é insuficiente producción de Cataluña. No tratemos pues de quejarnos de esta justísima é inevitable concurrencia, pero si examinemos y preveamos la influencia inmensa, los tristes resultados que para nuestros trigos ha de acarrear la importación de otros trigos españoles, cuando en un porvenir tal vez próximo, favorecido su transporte por la construcción de carreteras, apertura de ferro-carriles y mejora de la navegación interior puedan presentarse en nuestras costas con una baratura hasta hoy desconocida.

Para demostrar los fundados temores que en este punto deben abrigan nuestras comarcas agrícolas y particularizar mejor los cálculos,

trataré uno á uno de los trigos de los diversos puntos de la península, que por su abundancia y facilidad de su conduccion pueden con mayor probabilidad dominar nuestros mercados.

TRIGO DE TIERRA DE CAMPOS.

LÍNEA DE VALLADOLID Y PALENCIA Á ALAR Y SANTANDER.

Llamamos trigo de Tierra de Campos al de Castilla conocido comunemente con el nombre de trigo de Santander por la circunstancia de embarcarse en este puerto. Gracias á la navegacion del canal de Castilla y á la actividad de la industria harinera que se ha arraigado en sus márgenes, los trigos y harinas de Santander años hace que penetran en Cataluña, y ya hoy día puede decirse que dominan el mercado de Barcelona á pesar del acarreo de 25 leguas por carretera comun que tienen que sufrir entre el límite del canal de Castilla y la costa. Los trigos de Tierra de Campos son escelentes, y así el *blanquillo* como el *rojo* obtienen en el mercado en Londres, al cual concurren todos los cereales del mundo, una marcada preferencia, y se puede dar por sentado que aquellos valen 4 reales mas en cuartera que el *blat* del Ampurdan. La masa de cereales que producen las provincias de Valladolid y Palencia es espantosa y susceptible aun de grande aumento, circunstancias todas que agravan el resultado de los cálculos que vamos á desarrollar.

Valladolid es el gran depósito y el mercado regulador de la línea. Fijaremos pues el precio de los trigos en Valladolid y seguiremos paso á paso un cargamento en su transporte desde dicho punto hasta la costa de la provincia de Gerona, anotando todos los gastos que ocasiona para deducir el precio á que en nuestros mercados pueda espenderse en el estado actual de las cosas. En seguida apreciaremos las mejoras de que son susceptibles las actuales comunicaciones y la consiguiente baja que esta mejora ha de acarrear en los precios, para sondear así el porvenir de esta concurrencia y la influencia que pueda tener sobre nuestros cereales.

Diferentes datos tomados de una serie de años me inducen á fijar el precio medio del trigo en Valladolid en 21 reales fanega. Con respecto á los guarismos de gastos que figuran en el siguiente estado, debo tambien advertir; 1.º que fijo la comision en Valladolid, Reinosa y Santander á tenor de lo que exigen las casas sólidas de dichos puntos; 2.º que la compañía de Canal de Castilla cobra por el transporte seis maravedis por fanega en los meses de noviembre á abril, ambos inclusive, y cuatro maravedis en los restantes seis meses del año, por lo cual adopto el término medio anual de cinco maravedis

por fanega y legua; 3.º que el coste de los arrostres por la carretera de Alar á Santander sufre continuas variaciones segun la estacion, temporales y mayor ó menor concurrencia de carruages: el tipo de 7 reales por fanega es el término medio mas aproximado; 4.º que siendo varias y diversas entre sí las cuarteras que se usan en la provincia de Gerona emplearé para la reduccion la cuartera de Barcelona, cuya correspondencia con las medidas de las demas provincias es mas exactamente conocida. Por lo demas la cuartera en el partido de Figueras es de uno á dos por ciento mas pequeña que la de Barcelona y en los otros cinco partidos de la provincia de uno y cuarto á dos por ciento mayor.

Factura del coste y gastos de 1000 fanegas trigo de Castilla compradas en Valladolid y transportadas á la costa en la provincia de Gerona.

	Reales	Mrs.
1000 fanegas trigo á 21 reales fanega.	21,000	,,
Comision de compra en Valladolid á $\frac{1}{2}$ real fanega.	500	,,
Fletes por el canal de Castilla desde Valladolid á Alar del Rey á razon de 5 maravedises en cada una de las 25 leguas que distan entre si estos puntos.	3,676	,, 16
Comision de recibo en Alar y despacho á Santander á $\frac{1}{2}$ real fanega.	500	,,
Arrastres de Alar á Santander á 7 reales fanega.	7,000	,,
Comision de recibo y embarque en Santander á $\frac{1}{2}$ real fanega.	500	,,
Gastos de almacen en Santander á $\frac{1}{2}$ real fanega.	500	,,
Idem de embarque aproximadamente á $\frac{1}{2}$ real fanega.	500	,,
Fletes desde Santander á la costa de la provincia de Gerona á 7 reales fanega.	7,000	,,
5 por ciento de capa.	350	,,
Seguro marítimo á razon de $1\frac{3}{8}$ por ciento sobre 34,000 valor en números redondos del trigo en Santander.	467	,, 18
Suma.	41,994	,,
Las 1000 fanegas de trigo equivalen á unas 772 cuarteras de Barcelona, cuyo desembarco, medicion, etc., cuesta á $\frac{1}{2}$ real cuartera.	336	,,
Arbitrios de carreteras á 2 reales cuartera.	1,544	,,
Comision y almacen á $\frac{1}{2}$ real cuartera.	387	,,
Coste total de las 772 cuarteras.	44,261	,,

Resulta pues que en el estado actual de cosas, y tomando el término medio de precios y gastos, una cuartera de trigo de Castilla viene á costar puesta en San Feliu de Guixols, Palamós ó Rosas 57 reales 11 maravedis. Despreciando estos últimos y suponiendo que el comerciante importador querrá sacar un beneficio de 3 reales en cuartera, tenemos que venderá el trigo de Castilla en nuestras plazas de la costa á 15 pesetas cuartera, y como su calidad es marcadamente superior á la del trigo del Ampurdan y aun de La Selva, es difícil que ante semejante concurrencia puedan estos obtener respectivamente mas de 14 y 14½ pesetas, salvo en los mercados del interior á donde aquel no puede penetrar sin un aumento de gastos que por otra parte irán disminuyendo con la construccion de nuestras carreteras provinciales. Hoy dia en que los precios son algo bajos el trigo de Castilla se vende ya en Barcelona á 14½ pesetas cuartera.

Esto es ya triste en la actualidad, pero mas temible es todavia el porvenir. Inauguradas están ya las obras del ferro-carril de Alar á Santander y es de suponer que en tres ó cuatro años quede terminada la línea. En los presupuestos de productos futuros de la misma se ha fijado por punto general el precio de los transportes de mercaderías á 2 maravedises por arroba y legua, lo que daría 7 y pico maravedises por fanega; mas como esta línea se construye espresamente para el trigo y á su apertura se hallará para el transporte del mismo en concurrencia con la línea de Almansa y el Mediterráneo y mas tarde con las de Andalucía, Aragon y Burgos á Bilbao y hasta con el mismo canal de Castilla si se prolonga como es probable el ferro-carril hasta Valladolid y Madrid, en vista de todo esto repito, es probabilísimo que el camino de hierro de Alar á Santander equipare sus tarifas con las del canal de Castilla y exija por consiguiente 5 maravedises por fanega y legua. En este supuesto siendo 25 las leguas que median entre Alar y Santander (1) costaría el arrastre de las 1000 fanegas 3,676 reales 16 maravedises en vez de los 7,000 reales que cuesta en la actualidad, lo que equivale á un ahorro de cerca 5 reales por cuartera. Concluido pues el ferro-carril el trigo de Castilla podrá venderse en nuestra costa á 13½ pesetas cuartera y á 13 pesetas no contando el beneficio del comerciante, lo cual atendida la calidad reduce los precios de los trigos del Ampurdan y La Selva á 12 y 12½ pesetas cuartera.

(1) Segun opinion del malogrado ingeniero D. Juan Rafo que hizo el primer estudio y planos de esta línea, el ferro-carril solo tendrá 22 leguas sin duda por ahorrar las sinuosidades y pendientes de la carretera, lo cual produciría un ahorro de 18 maravedises por fanega, esto es de mas de medio real por cuartera.

Créese generalmente que la economía resultante de la mejora de las vías de transporte se parte entre el productor y el consumidor, de lo cual podría inferirse que no es conforme aplicarla íntegra á este último, pues algún favor se ha de suponer que tomaran los trigos de Castilla mediante la construcción del ferrocarril. Esta observación es justa, pero hay que tener en cuenta dos consideraciones; 1.ª que con la construcción del ferrocarril, y aun sin ella, es natural que vayan cada día perfeccionándose las comunicaciones transversales por las cuales desde las comarcas productoras afluyen los trigos á la línea principal, lo cual ha de ser una causa algo duradera de sucesivas bien que pequeñas bajas; 2.ª que en las provincias de Valladolid, Palencia y otras limítrofes quedan todavía grandes extensiones de yerros muy fértiles por desmontar y es natural que se descuajen y siembren de cereales así que vaya cesando el estancamiento de frutos producido por el mal estado actual de las comunicaciones, y es de temer que tal exuberancia de productos sea otra causa de baja.

TRIGO DE LEON.

LÍNEA DE SALAMANCA Y ZAMORA Á LA FREGENEDA Y OPORTO.

Al tratar de los trigos de las provincias de Valladolid y Palencia he descendido á estensos detalles de guarismos que pecarian de fastidiosos si los repitiese en cada línea. Son por otra parte innecesarios, porque los principios que dejo sentados unidos á los datos que iré aduciendo relativos á cada línea, serán suficientes para sacar las consecuencias aproximadas de su más ó menos temible concurrencia.

Los trigos del antiguo reino de Leon, esto es, de las tres provincias de Leon, Salamanca y Zamora, son de la misma clase, pero más granados y de más peso, que los de Tierra de Campos, y en el mercado de Barcelona obtienen constantemente dos reales más en cuartera que sus análogos de Castilla; y como éstos por su calidad los hemos apreciado en 2 y 4 reales más en cuartera que los de La Selva y Ampurdan, resulta que los trigos de Leon, que son los mejores de España, valen por lo menos 4 reales más por cuartera que los de las llanuras de Gerona y 6 reales más que los fuertes del Ampurdan.

Los cereales del reino de Leon llegan á Cataluña por dos caminos diferentes. Los de la actual provincia de Leon sufriendo un *carromateo* de 22 leguas se embarcan, bien que en corta cantidad, en el puerto asturiano de Gijón; los de las provincias de Salamanca y Zamora se encaminan á la villa de La Fregeneda donde se embar-

can en unas barcas que apenas merecen este nombre, y bajando como pueden el Duero en virtud del tratado vigente entre los Gobiernos de España y Portugal para la navegacion de este rio, se depositan en Oporto, donde se embarcan de nuevo para las costas catalanas, por cuyo motivo suele dárselos en Barcelona el impropio nombre de trigos de Oporto. Pocos son los cargamentos que se reciben de trigo de Leon, no porque este no sea muy abundante, sino á causa de las muchas dificultades é increíbles retardos con que ha de luchar su transporte asi por tierra como por el rio.

A primeros del pasado mes de mayo llegó de Oporto á Barcelona con cargamento de este trigo el bergantin Cristina capitán Lameiro, y se vendió aquel desde luego á 15½ pesetas cuartera, y al mismo precio contado el beneficio del comerciante hubiera podido venderse en la costa de la provincia de Gerona, puesto que los fletes para ella desde los puertos del Océano importan lo mismo que para Barcelona. Vendiéndose el trigo de Leon en nuestra costa á 15½ pesetas, los del Ampurdan y La Selva podrian obtener 14 y 14½ á tenor de sus respectivas calidades.

Esto es lo presente: el porvenir es mucho mas sombrío. De un escrito que he tenido á la vista redactado por un compatriota nuestro que reside en las márgenes portuguesas del Duero resulta que son grandes los entorpecimientos y gravámenes que sufren los trigos españoles en su descenso por el Duero. El tratado de libre navegacion es una letra muerta. De hecho hay establecida una especie de exclusiva para el transporte á favor de las barcas de determinados pueblos, la navegacion se halla obstruida en varios puertos por saltos, bajios y otros obstáculos y las detenciones, trasbordos y gravámenes son en la actualidad tan frecuentes como inevitables. Y si á pesar de esto llegan los trigos de Leon y se venden en nuestra costa á 15½ pesetas cuartera, ¿qué será si por el Gobierno portugués solo ó de acuerdo con el español se mejora el cauce del Duero y se suprimen los gastos y vejámenes que acabamos de enumerar? El autor del escrito arriba citado valua en 9 reales por fanega los gastos y sobrecargos inútiles que sin grandes esfuerzos pudieran suprimirse. Nueve reales de ahorro por fanega equivalen á 3 pesetas por cuartera. En tal caso el trigo de Leon pudiera espenderse en la costa catalana á 12½ pesetas y reducir el valor de los trigos de la provincia de Gerona á 11 y 11½ pesetas cuartera.

Otras tres contingencias lejanas amenazan tambien por este lado; y son la prolongacion posible, bien que muy difícil, del casi terminado ferro-carril de Langreo desde Oviedo á Leon; la construccion

mas fácil de un ramal ferreo desde Salamanca á la línea de Madrid á Valladolid, el cual arrojaria los trigos de Leon sobre el canal de Castilla, y finalmente la prolongacion de este desde Rioseco ó desde Valladolid hasta Toro y Zamora, con lo cual los granos de esta provincia se emanciparian de los bancos del Duero y malas mañanas de los portugueses. En conclusion el trigo de Leon es para nuestros productores mas temible aun que el de Castilla. El peligro es grave aunque no tan próximo como otros que nos amenazan.

TRIGOS DE LA PROVINCIA DE BURGOS.

LÍNEA DE BURGOS Á BILBAO.

El trigo de la provincia de Burgos se divide en dos clases llamadas *alaga* y *blanquillo* iguales á corta diferencia al *rojo* y al *blanquillo* de Tierra de Campos, y se vende á los mismos precios en la plaza de Barcelona, esto es por término medio á unas 15 pesetas cuartera. En Burgos fluctuan entre 25, 26 y 27 reales fanega y sufriendo un acarreo por carretera comun de 27 leguas se esportan por los puertos de Bilbao y Limpias para Cataluña y otras partes. El acarreo hasta la costa cuesta de 10 á 11 y á veces hasta 12 y 13 reales fanega esto es por término medio á 15 maravedises por fanega y legua.

El ferro-carril de Madrid á Irun concedido á las diputaciones vascongadas y que ha de enlazar á Madrid con Paris y el Norte de Europa ha de pasar por Burgos y Bilbao. Ya tengo manifestado que es probable que los ferro-carriles transporten los granos á 5 maravedises por fanega y legua, debiendo sobre todo luchar entre sí y con la navegacion interior, y en tal suposicion la economia entre Burgos y Bilbao seria de 10 maravedises por fanega y legua, esto es de 10% reales cuartera. Consecuencia: los trigos de Burgos pueden venderse en la actualidad en la costa de Cataluña á 15 pesetas cuartera, y construido el ferro-carril entre Burgos y Bilbao podrán venderse á 12%. En el primer caso reducen el valor de los trigos del Ampurdan y La Selva á 14 y 14% pesetas. En el segundo lo reducirian á 11% y 12.

TRIGOS DE GALICIA.

Los trigos de Galicia son mas morenos y no tan hermosos como los de Castilla, pero en cambio son de peso y de mucha fuerza. No valen tanto como los de Campos, pero mas que los del Ampurdan y aun tal vez que los de La Selva. Se embarcan para Cataluña en Ribadeo, La Coruña, Vigo y Pontevedra en escasas cantidades, pues

la Galicia en general no es país abundante en trigos y solo la gran sobriedad de su poblacion que se contenta con centeno y maiz permite la esportacion de algun sobrante. Los trigos de Galicia pueden ponerse en nuestra costa á 14 ½ pesetas cuartera, pero no son temibles para el porvenir, porque cogiéndose ya en su mayor parte en las cercanias del mar, no es fácil que ningun ferro-carril ni canal venga á abaratar su transporte. Por otra parte no se agita proyecto alguno de ferro-carril en Galicia, y á buen seguro que será la última provincia de España que los tenga. En cambio el maiz y el centeno gallegos, que abundan por extremo, hacen ya una sensible concurrencia á sus similares catalanes.

TRIGOS DE ESTREMADURA.

LÍNEA DE BADAJOZ Á LISBOA.

Poco conocidos son entre nosotros los granos extremeños de los cuales ni una sola fanega desembarca en Cataluña. Apartada la Estremadura del mar y privada de toda navegacion interior, no tiene en la actualidad medio alguno de hacer llegar á la costa sus cereales á precios admisibles. En vano es que las provincias de Badajoz y Cáceres posean terrenos inmensos y feracisimos capaces de alimentar á una gran parte de España. La pequeña porcion que se cultiva produce ya un gran sobrante de granos que no tiene salida; ni aun al precio casi nominal de 18 á 20 reales fanega, que suele ser el corriente en la plaza de Badajoz.

Pero los cereales de Estremadura, bien que en la actualidad fuera de combate, presentan para el porvenir un riesgo digno de ser tomado en consideracion. Si hemos de creer lo que han dicho y repetido los periódicos, el Gobierno español está negociando con el portugués para entenderse sobre la construccion de un camino de hierro desde Madrid á Badajoz y de Badajoz á Lisboa, y el actual ministro de fomento, que á juzgar por sus actos parece hombre muy activo y emprendedor, en la esposicion que precede el Real decreto relativo á la adjudicacion del ramal de Alcázar de San Juan á Ciudad real, dice que se hallan ya en estudio las cuatro secciones del ferro-carril de Estremadura la primera de las cuales ha de servir tambien para tronco comun de la línea de Andalucia.

Cierto que el tristísimo estado, á que se halla reducido el Gobierno portugués y sobre todo su hacienda, da margen á pensar que aunque el español concluyese en algunos años la línea de Badajoz, habria de ser aquel totalmente incapaz de continuarla hasta Lisboa; mas lo que no pudiese hacer el exhausto tesoro y menguado crédito

lusitano, podría hacerlo la industria particular. La construcción de los ferro-carriles es solo una cuestión de tiempo: nuestros hijos verán cruzado con ellos el país en todas direcciones. Preparémonos pues para un estado de cosas inevitable.

Concluida la línea de Badajoz á Lisboa los granos extremeños podrían atravesar de tránsito el Portugal y embarcarse en Lisboa para Cataluña. En tal caso contando bajo el pié de los actuales precios, tendríamos que una fanega de trigo costaría en Badajoz 20 reales, comision y gastos en Badajoz 1 real, transporte hasta Lisboa por 40 leguas de ferro-carril á razon de 5 maravedis por fanega y legua 6 reales, comision, almacenaje y embarque en Lisboa 1 ½ reales, fletes y capa hasta Cataluña 5 reales, arbitrios de carreteras 1 ½ reales, desembarque y comision 1 real,—total 36 reales fanega, lo que equivale á 46 ½ reales cuartera. Y como el trigo extremeño es mejor que el nuestro, este para sostener su concurrencia no podría venderse á mas de 11 pesetas cuartera.

TRIGOS DE ANDALUCÍA.

LÍNEA DEL GUADALQUIVIR.

Algo considerable es ya en el día la cantidad de cereales que nos envia la Andalucía y que se embarca en su mayor parte en Sevilla. El trigo es de dos clases, y tomando el nombre de esta ciudad, se llama una fuerte de Sevilla y otra mezclilla de Sevilla. El primero á causa de su superioridad reconocida para la fabricacion de fideos y pastas, á que exclusivamente se destina, obtiene siempre unos precios superiores hasta á los del trigo de Leon. El segundo puede equipararse en su valor al trigo de Aragon y se vende actualmente en Barcelona de 12 ½ á 13 pesetas cuartera.

De lo dicho se deduce que, dejando á parte el llamado fuerte que no se emplea en la confeccion de pan, el trigo andaluz perjudica ya en el día al catalan; y eso que el Guadalquivir no es navegable mas que hasta Sevilla y solo para buques de corto calado; y por lo mismo las procedencias de Ecija deben sufrir un carromateo de 15 leguas, las de Córdoba de 22, las de Jaen de 29 y las de Andujar de 35. Los granos de Granada se esportan por Málaga mediante un arrastre de 18 leguas.

Este estado de cosas puede recibir grandes mejoras. El Guadalquivir podría hacerse accesible hasta Sevilla para buques de mayor porte y su navegacion hasta Córdoba no solo es posible sino fácil, como que ya la practicaron los romanos y aun los franceses durante la guerra de la independencía. De algunos años á esta parte se

ha tratado muchas veces de esta navegacion, se ha reconocido el terreno y prevalectido por último la idea de excavar un canal lateral al rio en vez de mejorar su cauce.

La fiebre contagiosa de los ferro-carriles ha penetrado tambien en Andalucia. Se halla ya en construccion el tramo de Cádiz á Jerez, concedida la línea de Andujar á Córdoba y Sevilla, y formándose una compañía para la de Málaga á Antequera y Córdoba. Por otra parte el ministro de Fomento anuncia oficialmente su intencion de dirigir desde el Guadiana un ramal á Córdoba por Almaden y el Guadiato uniendo asi las dos líneas de Andalucia y Estremadura.

Sé muy bien que semejantes empresas no se han de llevar facilmente á cabo, que son grandes, sus dificultades, muy crecidos los capitales que requieren; pero todos los obstáculos mas ó ménos tarde se vencerán. Asi nos lo enseña la esperiencia de otros países, y nos lo persuade la necesidad misma de tales medios de comunicacion, la consolidacion del orden y la paz entre nosotros y en Europa, el diario incremento del crédito y recursos del tesoro y el progresivo desarrollo del espíritu de empresa entre los particulares.

Creo quedarme corto al decir que la navegacion del alto Guadalquivir y la explotacion de los caminos de hierro produciria en el transporte de los granos una economía de 6 maravedises por fanega y legua, lo que daria entre Ecija y Sevilla una economía de 3½ reales cuartera, entre Córdoba y Sevilla de 3 reales 6 maravedises, entre Granada y Málaga de 4 reales 8 maravedis. Los granos hoy dia estancados de la provincia de Jaen se trasladarian en grandes masas á Andujar, desde donde el vapor los arrastraria á Málaga ó Sevilla. Los trigos estarán hoy dia en Jaen á unos 20 reales fanega y asi esta como las provincias de Córdoba, Sevilla y Granada dan ya en el dia crecidos sobrantes y podria aumentarse la produccion hasta un punto incalculable. No creo necesario añadir mas para hacer comprender á nuestros labradóres lo temible que es y ha de ser para ellos la concurrencia de los trigos de Andalucia.

TRIGOS DE VALENCIA Y MURCIA.

De las provincias de Valencia y Murcia se reciben algunos cargamentos en Cataluña, embarcándose los de aquella procedencia en el Grao y los de esta en Aguilas y Cartagena. Estos trigos son de excelente calidad y se venden en Barcelona casi al mismo precio que los de Tierra de Campos, pero no deben inspirarnos recelo para el porvenir, pues si bien el camino de hierro en construccion de San Felipe de Játiva y el ramal en proyecto de Almansa á Murcia y Car-

tagena pudieran influir un tanto en su baratura, no llegaría esta á igualar la que pueden producir otras líneas mas considerables.

TRIGOS DE ARAGON.

LÍNEA DEL EBRO.

Las provincias de Aragon y particularmente la de Zaragoza tienen enormes sobrantes de cereales que esportan tiempo hace para Cataluña, cargándolos en unas miserables barcas llamadas *Llautes* que bajan por el Ebro hasta Tortosa, salvando como pueden las presas entre Zaragoza y Sástago, la de Flix y el salto de Cherta. Llegados los granos á Tortosa se traspordan ó almacenan y se embarcan por último para Cataluña.

Los trigos de Aragon se llaman de huerta ó de monte segun que proceden de tierras de regadío ó de secano. Estos son mas apreciados, pero las dos calidades son consideradas como inferiores en Cataluña, siendo la causa principal de su inferioridad el mojarse en su difícil descenso por el río, lo cual ocasiona que al llegar los trigos á Tortosa han aumentado su cantidad y perdido en calidad y peso relativo.

A pesar de estas desventajas los trigos de Aragon no dejan de perjudicar ya hace años á nuestros productores; son muchos los cargamentos que procedentes del depósito de Tortosa desembarcan en Barcelona y algunos en la costa de esta misma provincia, siendo su actual precio puestos en aquella plaza de 13 á 13½ pesetas cuartera.

Por lo que hace al porvenir debemos hacernos cargo de dos eventualidades, la canalizacion del Ebro y el ferro-carril de Madrid á Zaragoza, Barcelona y Francia. La canalizacion facilitaria la navegacion para barcas de mayor porte que las que hoy dia se emplean, y haciendo el tránsito mas rápido y espedito produciria seguramente un ahorro de dos reales en cuartera, mejorando considerablemente la calidad por cuanto se evitaria el contacto del agua que tanto perjudica hoy dia al grano. Esta mejora podria tal vez dar otros dos reales por cuartera.

El resultado de la construcción del camino de hierro seria mucho mas considerable, porque este suprimiria los gastos de trasbordo, almacenaje y comision en Tortosa y los fletes de allí hasta nuestra costa, arrastrando directamente los trigos aragoneses hasta Barcelona, Gerona y Figueras con una baratura ruinosa y que se haria principalmente sentir en estas dos últimas plazas, cuyos cereales tienen hoy dia á su favor los portes que desde la costa deben pagar los similares que se importan de otras provincias.

La misma línea enlazada por Madrid con los demas ferro-carriles que llevamos mencionados podria arrojar directamente sobre nuestros

mercados los cereales de todas las provincias del interior de la península. Difícil es ni aun aproximadamente fijar los resultados de este inmenso acarreo, cuya desastrosa influencia comprenderán fácilmente nuestros productores.

TRIGOS DE LA MANCHA.

LÍNEA DE MADRID AL MEDITERRÁNEO.

La influencia de los trigos de La Mancha se hace sentir años ha en Cataluña donde son conocidos bajo el nombre de xexa y candeal de Alicante, por ser en este puerto que comunmente se embarca para los de nuestras costas. Las dos clases son excelentes, siendo estimado particularmente el candeal cuyos precios en Barcelona corren parejas con los del de Tierra de Campos, siendo en la actualidad de 14 á 14½ pesetas cuartera.

La masa de cereales que producen las vastas llanuras de La Mancha es grande y susceptible de grandísimo aumento el día que tuviesen fácil y barata salida.

Y este día no parece lejano. Se está trabajando con una actividad pocas veces vista en España en prolongar hasta Almansa el ferrocarril de Aranjuez; se trata ya de inaugurar este verano el tramo de Aranjuez á Tembleque y de que en dos años quede terminada la línea, que ha de tener ramales á Toledo, Cuenca y Ciudad Real. En este último se han mandado ya empezar los trabajos así que se aprueben los planos. La prolongación de la línea desde Almansa al Mediterráneo es objeto de encarnizada disputa entre los prohombres de Cartajena, Alicante y Valencia; y entretanto que se estudian el terreno y la cuestión, la compañía del ferrocarril del Grao á San Felipe de Játiva, que tiene ya en explotación el tramo del Grao á Valencia, adelanta rápidamente los trabajos hasta San Felipe, con lo cual quedará solo una interrupción de 8½ leguas entre Almansa y San Felipe, la cual terminadas las dos líneas no podría tardar en llenarse y es más que probable que no se esperará la terminación para empezar los trabajos.

Tenemos pues que según el curso regular de las cosas dentro de unos tres años ha de quedar terminada la línea de Madrid al Mediterráneo, al cual llegarán con sorprendente rapidez y economía los cereales de las provincias de Toledo, Ciudad Real, Cuenca y Albacete. La economía en el transporte á razón de 6 maravedis por fanega y legua sería desde este último punto de más de 6½ reales por cuartera y mayor desde otros pueblos de la línea y sus ramales que atraviesan feraces comarcas que han tenido hasta ahora completamente cerrado el mercado de Cataluña.

De esto se deduce que con relacion al porvenir los trigos de La Mancha son los que mas de cerca nos amenazan. Tres años solos nos quedan para prepararnos á sostener su concurrencia ruinosa é inevitable.

En vista de todo esto ¿qué es lo que deben hacer nuestros hacendados y labradores? ¿abandonar el cultivo del trigo? De ninguna manera. Lo que si es necesario es modificar este cultivo, hacerlo menos costoso aumentando los forrages y la ganadería, y menos esclusivo dando lugar á otras producciones. Algo debe esperarse tambien que con la facilidad de las comunicaciones aumenten los precios en los puntos del interior y que igual resultado produzca la mayor esportacion al extranjero. Pero no nos hagamos ilusiones. En un porvenir poco lejano se ve claro el peligro y el quedarnos ante él con los brazos cruzados, seria fatal é indigno de la actividad é inteligencia catalana. Gerona Junio de 1852.

Narciso Heras de Puig.

ANUNCIO.

REVISTA DE AGRICULTURA PRÁCTICA, ECONOMIA RURAL,

HORTICULTURA Y JARDINERÍA, PUBLICADA POR EL INSTITUTO AGRÍCOLA CATALAN
-DE SAN ISIDRO BAJO LA DIRECCION DEL SOCIO D. ISIDORO DE ANGULO.

Ha salido el primer número de esta publicacion y están por ello verdaderamente de plácemes los propietarios, los cultivadores y los amigos todos de la agricultura catalana.

Cuanta pues y cuan dulce será nuestra satisfaccion por tan fausto suceso, no hay para que ponderarlo, pues nos lisongeamos quedan penetrados de ello cuantos conocen cual es la pasion dominante en nuestro pecho.

El *Instituto agrícola catalan* ha fijado su cátedra y su tribuna, y de consiguiente la agricultura catalana tiene ya un nuevo y muy autorizado órgano, la ciencia otro medio de enseñanza, la práctica otro maestro, los buenos métodos otro propagador y las clases labriegas en fin nuevo amparo y mayor defensa. Gloria y loor al Instituto agrícola catalan que ha sabido colocarse en el lugar que le corresponde.

Nosotros que oscuros moradores de una de las comarcas de Cataluña, sin medir nuestras débiles fuerzas y cediendo solo á los ímpetus del corazon, hace siete años que enarbolamos la bandera de los intereses agrícolas dando á luz *El Bien del País*, primera publicacion agrícola del antiguo Principado, y que luego, concediéndole mayores creces, convertimos en *La Grana*, batimos palmas por el poderoso refuerzo que nos llega y nos felicitamos de su aparicion como de un próspero suceso.

El Director de la nueva revista es el Sr. D. Isidoro de Angulo, que como escritor tiene hechas sus pruebas en una célebre discusion reciente, y que como propietario las tiene tambien dadas de ocuparse seriamente del cultivo.

Sus colaboradores serán muchos y todos muy distinguidos, contándose entre ellos algunos de nuestros dignísimos amigos con quienes los lectores de *La Granja* han contraído ya muy gratas relaciones. Tales son el Sr. D. Miguel de Foixá escritor de la obrita que dimos como tomo 1.º de nuestra Biblioteca rural, y el Sr. D. Ramon de Casanova y de Mir que lo es del tomo 2.º de dicha Biblioteca que estamos publicando ahora. Además algunos artículos sueltos debemos á ambos Señores, y en todas sus producciones se ha podido ver un decidido amor á la agricultura y una inteligencia poco comun en distintos ramos de la economía rural.

Se ve pues que la Revista del Instituto cuenta con brillantes elementos, á los cuales deben unirse los que abundan en una capital que es la sede de corporaciones científicas y la morada habitual de los primeros propietarios del país.

No dudamos que todos se sabrán utilizar en bien de la agricultura y por esto es vivísimo nuestro placer.

El primer número de la nueva publicacion nada deja que desear, queda en ella explicado el espíritu de la misma, y su explanacion revela un conocimiento exacto de las condiciones del cultivo en Cataluña á que promete sujetarse teniéndolas siempre á la vista, y no recomendar como útil mas que lo que abonen ensayos verificados en nuestro mismo país, y no lo que preconizan con frecuencia el espíritu de especulacion ó la fantasía del charlatanismo.

No dudamos que los números sucesivos colmarán las pruebas del buen tino que presidirá siempre á dicha publicacion, que abrigamos la esperanza no deje jamas de encontrarse conforme con nuestra *Granja*.

Cuando se va á un mismo fin poniendo en obra iguales medios, no es difícil el acuerdo. El fin del Instituto y el de la Sociedad del Ampurdan es el fomento de la economía rural, y sus medios la asociacion de propietarios y cultivadores y la publicacion de una revista, cuyo director y colaboradores no esperen mas premio ni mas ventaja que la dulcísima satisfaccion de servir á su país.

Así que, repetimos, fácil y muy fácil será que ambas publicaciones marchen como hermanas, sobre todo cuando no saltaremos nosotros á la deferencia y consideraciones que reclaman las mayores luces que desde luego reconocemos en los distinguidos escritores de la Revista del Instituto.

Narciso Fages de Romá.