

Olot, Enero de 1906

REVISTA INDUSTRIAL

Publicación mensual.

Año III

Gratis para los asociados.

Núm. 25.

PRECIOS DE SUSCRIPCION

España. . . Un año. . 3 Ptas.
Extranjero. Un año. . 5 »

LA CORRESPONDENCIA

y trabajos de colaboración deberán dirigirse al Presidente de La Liga

REDACCION

Administración y Consorcio
San Rafael, 29, 1.º-0

Donatiu de Ramon Moret



EN BENEFICIO DE OLOT

EUANDO por causas que no entrañen nuestro ánimo analizar, la gestión directiva del Estado no alcanza á promover obras necesarias para una localidad que siente empeño en conseguir las, ni el cerebro gubernamental se preocupa en examinar para llevarlos á feliz término proyectos beneficiosos á una comarca, ó queda enervada por el expedienteo una resolución de la Superioridad que toque de cerca al fomento de tales intereses; es lógico y razonable en quienes tratan de conseguir la mejora ó realizar sus deseos, escogitar los medios que estimen adecuados dentro de la legalidad para llevarla al terreno de los hechos.

Lamentarse vanamente de que no se satisfagan legítimas aspiraciones y permanecer en la inercia, no tan solo es síntoma notorio de vergonzosa debilidad é impotencia, si que de complicidad culpable en omisiones que irrogan quebranto de cuantía á nuestros comunes intereses, para tener la comodidad de achacar á los de arriba culpas que más bien se encontrarían en el indiferentismo de los de abajo.

En no lejana época se consiguió de la Dirección General de Obras Públicas la orden de confeccionar por la Jefatura de la Provincia el proyecto de travesía de esta población para el enlace entre las carreteras de Gerona á Olot y Santa Coloma de Farnés á San Juan de las Abadesas, á tenor de lo mandado en la Ley de 11 de Abril de 1849 y su reglamento de 14 de Julio del mismo año, travesía que tal vez debería construir, reparar y conservar el Estado atemperándose á lo preveni-

Nº 4675.

do en el art. 19 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Carreteras aprobado por R. D. de 10 Agosto de 1877; y apesar de ello, por una série de circunstancias cuyo análisis sería prolijo, ha permanecido la orden sin cumplir y la población sin el enlace tan ansiado, y no se diga que por ser cosa difícil de llevarla á práctica tenga excusa dicho marasmo, pues es sabido que si obras de tal importancia imponen naturalmente sacrificios y una labor constante y enérgica, no lo es menos concretándonos al caso presente tendrían aquéllos y ésta con creces cumplida compensación.



LA importancia fabril y mercantil de esta Villa y considerable tráfico como consecuencia implica forzosamente circulación extraordinaria de vehiculos de gran acarreo por el centro de la población que sobre ser por demás molesta y en exceso peligrosa para los viandantes resulta gravosísima al Erario Municipal ya de suyo agobiado con premiosas é ineludibles atenciones á que viene obligado y sobradamente exhausto por la visible dificultad en conseguir medios adecuados para soportarlas.

Es perfectamente inútil y vano empeño aún á trueque de notorios esfuerzos y penosos sacrificios la conservación del afirmado de las calles en que aparte otros deba realizar forzosamente el tráfico los grandes vehiculos dedicados al transporte, ya

que por buenas que sean las condiciones de los empedrados y mucho el celo de los que por ministerio de la ley deben velar para su permanencia, véanse destruídos en breve como ha ocurrido con el de la calle de San Rafael, estando destinados á sufrir igual suerte los demás de la travesía de arreglo muy reciente confeccionados uno y otros, en condiciones inmejorables á juicio de personas peritas en la materia.

Las causas de ello están á la vista de todos: lo angosto de la travesía, el excesivo peso que gravita sobre los empedrados de ella y lo constante y uniforme del acarreo por una misma vía de tránsito, son entre otras las de mayor relieve.

Esta sola razón de economía es de suyo tan poderosa, aparte otras que tendremos ocasión de apuntar, que por si sola debería impulsar poderosamente á todos en general y en especial al Ayuntamiento y corporaciones que por su indole deben coadyuvar al fomento de los intereses de la localidad, para llevar á cabo el enlace referido, con ó sin el Estado, en el negado supuesto de no ser de incumbencia de este, pues dado su coste exigüo en relación á los grandes beneficios que reportaría, es de aquellas mejoras que se imponen, forman época en la vida de una población y son un timbre de gloria para quienes las realizan ó prestan á las mismas su cooperación y concurso.

Si razones de economía abonan el proyecto y otras de seguridad para los transeuntes lo hacen necesario, al-

gunas lo aconsejan como altamente beneficioso bajo el punto de vista higiénico y de expansión de la vida mercantil de la localidad, pero estas últimas principalmente nos llevan como de la mano á ocuparnos de la cuestión relativa al trazado de dicho proyecto.



Es la cuestión del trazado de tanta importancia en el proyecto que nos ocupa como que de la acertada elección del mismo, depende que en la práctica resulte el enlace de carreteras ó una trascendental mejora ó una obra estéril ilusoria y completamente inútil. Del trazado depende de el proyecto los frutos y llene los fines que legítimamente ha de esperar la localidad de su instauración y sea trasunto fiel de los anhelos y aspiraciones del vecindario, pudiéndose afirmar desde luego que sea cual fuere la entidad que deba costear el enlace—estamos en la persuasión que debe serlo por el Estado, á tenor de la legislación vigente,—el trazado del mismo será tanto más aceptable cuanto mejor llene las necesidades que naturalmente viene llamado á satisfacer sin perder de vista la baratura en el coste.

Un proyecto cuyo trazado no apartara en absoluto el tráfico del centro de la población; que por su coste excesivo resultara de difícil ó muy laboriosa la realización ó tal vez imposible de llevarlo á la práctica de mucho tiempo; es clarividente no re-

portaria beneficio alguno, resultaria más que ilusorio irrisorio y significaría el desvanecimiento de esperanzas acariciadas legítimamente por los Olotenses.



HASTA hoy dos son los trazados que se han ideado para el enlace de carreteras. Uno y otro tienen un mismo punto de partida siguiendo una misma vía hasta el extremo de la calle de Lorenzana, pero á partir de esta última ya varían por completo de dirección pues sigue el primero por unos huertos oblicuando mucho en relación á la misma, hasta tener salida al extremo de la calle dels Valls Nous cercana á la Baja del Tura, continua por esta que forma ángulo recto con el trozo anterior, sigue por la del Tura prolongación de esta última y mediante otro ángulo recto entra en la del Càrmen para terminar la travesía en la Plaza de éste nombre.

Se observa en este trazado trata de aprovecharse un trozo insignificante del Valls Nous y las calles Baja del Tura, Tura y Càrmen que por su situación respectiva hacen, que el objeto primero de la reforma que es evitar el tráfico en el interior de la población sea completamente nulo con la circunstancia de formar la travesía dos ángulos muy pronunciados que hacen difícilísimo el arrastre de los grandes vehículos; siendo así que podría perfectamente conti-

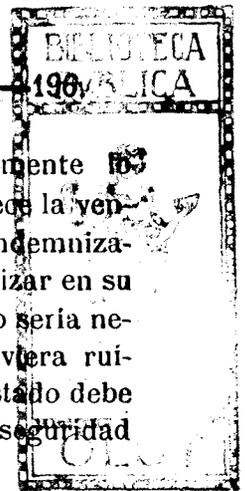
nuar la travesía en línea recta á la calle de Lorenzana, atravesando los mismos huertos indicados para salir á la pròpia calle de Valls Nous, pero á unos metros más abajo del punto de salida que se dá en dicho proyecto al mismo trozo de vía, continuando la misma en línea casi recta hasta la plaza del Palau para ir á encontrar la carretera de Gerona á Olot. Este parece ser el trazado más aceptable. Por lo que se refiere pùes al primer trozo ó sección de la travesía ó sea el comprendido entre el Parque y calle Baja del Tura, continuación de la calle de Valls Nous resulta mucho más práctico, de coste casi igual y en línea recta dándole salida al extremo de la de Valls Nous opuesto á la calle Baja del Tura.

Pero es el caso, que para que pudiese tener realización el enlace tan ansiado, de necesidad probada y reconocida, perseguido con tanta insistencia y nunca logrado, deberían derribarse siguiendo el primer trazado á partir de la calle Baja del Tura y en parte, todos los edificios á lo largo é izquierda de la misma en dirección á la del Càrmen y los á la derecha de esta en dirección á la Plaza del mismo nombre en una extensión longitudinal de ciento setenta y siete metros, cosa que no podría llevarse á cabo en el terreno de la realidad sino á medida que se convirtieran en ruinosos dichos edificios.

Con ello estaría el vecindario seguro de no obtener ya el apetecido enlace por la sencilla razon de que los edificios á lo largo de las calles

Baja del Tura, Tura y Càrmen se hallan en buen estado y aguardar á abrir el segundo trozo de la travesía á que las fincas estuvieran ruinosas, fuera sinónimo verse condenada la población á no conseguir el enlace relacionado, con la agravante de que permaneciendo indefinidamente las calles referidas sin la anchura necesaria para el fin por el que trata de utilizárselas quedarían subsistentes en su casi totalidad los inconvenientes que precisamente tratan de evitarse con la realización del proyecto persistiendo los perjuicios que viene irrogando á la localidad este estado de cosas; y queriéndose corregir uno de los más notables en relación á la vía por la que viene realizándose el acarreo, ó sea, salvar la angostura de la calle del Càrmen desde la plaza de este nombre á la del Conill que no llega á *dos metros con aceras de treinta y cinco centímetros*, continuaría con este trazado dicha angostura en la misma forma. Esto es sobrado elocuente, nada más eficaz que los hechos cuando son ciertos.

Mucho más conveniente sería limitarse en último caso si existiera el propósito de llevar á cabo solo á medias la reforma, á prolongar la calle de Lorenzana en línea recta hasta encontrar la de Valls Nous para continuar después la travesía por la de San Mauricio, Mayor de la Villa Vieja, Plaza San Franco, calle Santa Cruz y Plaza Palau, hasta encontrar la carretera del Càrmen, único trazado que como se lleva dicho puede reportar ventajas positivas á esta Villa.



Aun en el negado supuesto, de que las casas de las calles Baja del Tura, Tura y Carmen que deberían demolerse en parte para realizar lo proyectado según el trazado que se combate estuvieran en estado ruinoso, que debe insistirse en la negativa, tampoco así sería beneficioso el proyecto antes bien resultaría perjudicial en relación al indicado en el párrafo anterior, único viable y de resultados tanjibles.



Es condición aneja á las grandes vías que tienen su trazado por el centro de las poblaciones el ser muy concurridas y acaparar por decirlo así el comercio de la localidad, representando los edificios que lindan con ellas mayor valor que las situadas en otras calles distantes.

En Olot, las de San Rafael, Mayor, Tura y Cármen, por su situación no sufrirían perjuicio ninguno con la travesía cuyo segundo tramo debería tratar de obtenerse, trazándolo por las calles de San Mauricio, Mayor de la Vila Vieja, plaza San Franco, calle Santa Cruz y plaza Palau, ganando en cambio muchísimo, la parte de población cercana á dichas calles convertidas actualmente en callejones insalubres y focos de suciedad y que están en completa anemia por su aislamiento.

De realizarse la travesía por las mismas, aumentaría en mucho el valor de

lo edificado allí, que actualmente tiene escasísimo, lo cual ofrece la ventaja del poco coste de la indemnización, y la de poderse realizar en su totalidad la mejora, pues no sería necesario aguardar á que estuviera ruinoso lo que por su mal estado debe demolerse en obsequio á la seguridad de los transeuntes.

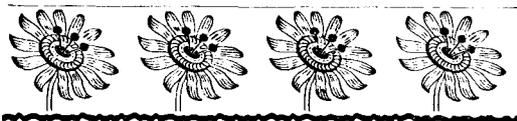
Pero no es esto solo, si que adoptando este último proyecto se logran los beneficios meritados y se consigue además la mayor facilidad del tránsito rodado por la parte de población menos habitada; se obtiene el embellecimiento de la misma y dan condiciones higiénicas al casco antiguo, cuales, dejan hoy mucho que desear.

A mayor abundamiento, el coste sería relativamente escaso en relación á la importancia de la mejora y al otro proyecto analizado, tomándolo como debe tomarse en su totalidad, por ser la mayor parte del trayecto á partir de la calle de San Mauricio de bastante anchura mucha más que la de las calles Baja del Tura, Tura y Cármen y poder pasar sin indemnización por el trayecto comprendido desde la calle de San Franco hasta la plaza del Palau que tiene mucha extensión.

Aparte otras muchas consideraciones de carácter técnico de mayor importancia, creemos de gran necesidad interesar de la Jefatura de Obras Públicas se lleve á cabo el trazado de la travesía para el enlace de las carreteras de Olot á Gerona y Santa Coloma de Farnés á San Juan de las Abadesas á continuación de la calle de Lorenzana con salida á la de Valls Nous en

el extremo indicado para que continúe el enlace por las de San Mauricio, Mayor de la Vila Vieja, plaza S. Franco, Santa Cruz y Plaza Palau, hasta encontrar la carretera de Olot á Gerona, por ser el único que puede producir los beneficios que son de esperar de una reforma de la que vale mucho la pena se preocupen los que tienen el deber de procurar por todos los medios que estén á su alcance el fomento de los intereses de esta industriosa localidad.

FRANCISCO J. MONTAÑA.



Por creerlo de utilidad para los señores socios, transcribimos algunos artículos de la vigente Ley Definitiva del Timbre del Estado del primero del mes corriente.

CAPÍTULO II

LIBROS DE COMERCIO

Art. 154. Estarán sujetos á este impuesto y se verificará su reintegro á razón de 7 pesetas por el primer

folio y 25 céntimos por cada uno de los demás, los libros de Inventarios y Balances, Diario y Mayor, y á razón de 5 centimos por folio, el libro copiador de cartas y telegramas, de los Bancos, Sociedades mercantiles é industriales, Empresas de vapores, Compañías de seguros marítimos y terrestres y sobre la vida; y á razón de 5 pesetas, 15 y 2 1/2 céntimos, respectivamente, los de los comerciantes particulares, nacionales ó extranjeros, que acomoden su contabilidad á las prescripciones del Código de comercio para utilizar los beneficios y prerrogativas que otorgan, á los que los llevan, los artículos 48 y 889 del mismo, sin cuyo reintegro previo no podrán ser autorizados por el Juzgado municipal del distrito correspondiente, bajo la responsabilidad personal que proceda exigir al funcionario encargado del mismo, si prescindiese del timbre. El reintegro se verificará en papel de pagos al Estado, y tendrá la nota correspondiente, suscrita por el Juez municipal que haya de autorizar y rubricar dichos libros. Las sucursales de las indicadas Sociedades no estarán obligadas á reintegrar los libros que lleven, cuando por la clase y naturaleza de las operaciones que practiquen no sea necesaria la legalización de los mismos por los Juzgados municipales; pero cuando los lleven ó deban llevarlos con este requisito, se considerarán comprendidos en el presente artículo.

Los Montes de Piedad y Caja de Ahorros usarán en sus libros papel

común, teniendo el deber de emplear el timbre especial móvil de 10 céntimos en el libro matriz de sus operaciones, por cada empeño ó préstamo cuya cuantía no sea inferior á 50 pesetas. Se exceptúan las pólizas de préstamo con garantía de efectos públicos, las cuales se hallan sujetas al pago del timbre proporcional señalado por la escala gradual del art. 138 de esta ley.

Art. 155. A igual reintegro y requisitos dispuestos para el libro Diario de los comerciantes particulares, estarán sujetos:

1.º Los libros que deben llevar los Agentes de cambio, Corredores de comercio y Corredores intérpretes de buques, colegiados, á tenor de lo dispuesto por los artículos 93, 107 y 114 respectivamente del Código de Comercio, y cualesquiera otros que quisieren llevar con iguales solemnidades.

2.º Los de navegación, de contabilidad y de cargamento que están obligados á llevar los Capitanes de los buques mercantes, según el artículo 612 de dicho Código.

3.º El libro registro que los comisionistas de transportes deben también llevar, en cumplimiento del artículo 378 del mismo Código.

Art. 156. Se reintegrarán asimismo

á razón de 5 pesetas el primer folio y 15 céntimos cada uno de los demás, el libro Diario de operaciones de los prestamistas; el de las Empresas de diligencias, cuando no estén constituidas legalmente en Sociedad mercantil, y el libro-registro á que se refiere el art. 25. Estos libros se autorizarán por la respectiva Delegación de Hacienda.

Art. 157. Todos los libros enumerados en este capítulo podrán servir para varios años consecutivos; pero si se interrumpiera ó suspendiera por cualquier causa el ejercicio de la industria que motive el deber de llevarlos, al reanudarse, deberán ser renovados también.

CAPITULO VII

CONTRATOS ESPECIALES

Inquilinatos

Art. 204. Los contratos sobre arriendos, subarriendos, trasposos de fincas urbanas y toda otra clase de inquilinatos, deberán extenderse precisamente en papel timbrado del que expenda el Estado, siendo la base para el timbre el importe del alquiler de un

año, y la escala para su tributación la siguiente:

CUANTIA DEL CONTRATO		TIMBRE	
		CLASE	PRECIO — Pesetas
Hasta	50 pesetas.	18. ^a	0'10
Desde	50'01 hasta 100.	17. ^a	0'20
Desde	100'01 hasta 150.	16. ^a	0'30
Desde	150'01 hasta 200.	15. ^a	0'40
Desde	200'01 hasta 250.	14. ^a	0'50
Desde	250'01 hasta 500.	13. ^a	1
Desde	500'01 hasta 1.000.	12. ^a	2
Desde	1.000'01 hasta 1.500.	11. ^a	3
Desde	1.500'01 hasta 2.000.	10. ^a	4
Desde	2.000'01 hasta 2.500.	9. ^a	5
Desde	2.500'01 hasta 3.500.	8. ^a	7
Desde	3.500'01 hasta 5.000.	7. ^a	10
Desde	5.000'01 hasta 10.000.	6. ^a	20
Desde	10.000,01 hasta 15.000.	5. ^a	30
Desde	15.000'01 hasta 20.000.	4. ^a	40
Desde	20.000'01 hasta 25.000.	3. ^a	50
Desde	25.000'01 hasta 37.500.	2. ^a	75
Desde	37.500'01 hasta 50.000.	1. ^a	100

Art. 205. Los contratos que excedan de 50.000 pesetas se extenderán en papel de la clase 1.^a, debiendo unirse además los timbres móviles nece-

sarios equivalentes al papel timbrado común, para que satisfagan 2 pesetas por cada 1.000 pesetas ó fracción de ellas.

(Concluirá).

