

tico y viable, la economía y baratura en la construcción y el abrazar en su recorrido la mayor suma de pueblos y regiones que, con la abundancia y calidad de sus productos, diesen á la línea un cierto y seguro movimiento.

Que la construcción del ferro-carril de Balaguer á Valls será barata, lo prueba su mismo trazado y que según los planos que hemos podido estudiar con gran detenimiento, en los 86 kilómetros que comprende, no hay, si se exceptúa el túnel que debe abrirse en Rocallaura, ninguna obra cuyas dificultades puedan entorpecer su construcción, ya que esta se puede verificar en vastos é inmensos llanos. El coste de los ferro-carriles españoles no baja por término medio de 200.500 pesetas por kilómetro, mientras que según los cálculos del Sr. Campderá el de Balaguer á Valls no pasará de *ciento cincuenta mil*, lo cual hace prever que sus accionistas percibirán no escasos rendimientos.

En lo que se refiere al tráfico que alcanzará la vía, basta examinar igualmente su trazado, y fijarse bien en las comarcas y poblaciones que les darán sus viajeros y mercancías. La línea tendrá estaciones en Balaguer, Liñola, Golmes, Villanueva de Bellpuig, Arbeca, Bellanes, Maldá, Llorens, Vallbona de las Monjas, Rocallaura, Solivella, Sarreal, Barberá, Cabra, Pla y Valls; teniendo como principales afluentes los pueblos situados en la alta montaña y en las riberas del Noguera-Pallaresa y de Gorzana, cuyos viajeros y mercancías irán á encontrar la línea en la estación de Balaguer; los de Poo, Archs, y Belcarre pertenecientes á la de Liñola, los de San Martí, Vilert, Rocafort, Malut, Ciudadilla y otros situados en las márgenes del Corp que afluirán en Bellanes; el de Omeles que dará su contingente á la estación de Llorens; los de Solivella y Belltall que irán á la de Rocallaura; los de Santa Coloma de Queralt y otros diez ó doce más de la alta Segarra que afluirán en Sarreal, los de Planafeta, Pira y Lilla que irán á Barberá; los de Figuerola, Lió y Painelat que enviarán su tráfico á la estación del Pla y otros muchos que no citamos para no ensanchar demasiado los límites de este artículo.

El recuento de las estaciones donde se detendrá la locomotora arroja un total de 16, ó sea de una estación por cada 6 kilómetros, cuyo promedio es para dicha línea mucho más ventajoso que el que arroja la de Valls á Barcelona que tiene una estación por cada 7 kilómetros; que la de Barcelona á Zaragoza que cuenta una por cada diez y que la de Granollers á San Juan de las Abadesas que tiene una por cada ocho. La única que puede sostener competencia con la línea que nos ocupa y que hasta en la apariencia la aventaja es la de Tarragona á Barcelona y Francia que tiene una estación por cada 5 kilómetros; pero en cambio la de Balaguer á Valls contará con muchos más afluentes, pues mientras aquella sólo tiene pueblos en uno de sus lados por hallarse emplazada en las mismas lindes del mar, este las tiene en ambos lados, por cruzar el interior de dos ricas y fértiles provincias.

Así, pues, todo hace presumir que, en lo referente al tráfico, esta vía alcanzará un movimiento igual y quizá superior al que registran las más notables de España.

Una vez se halle en explotación, los pueblos anteriormente citados no se verán perjudicados por el estancamiento de sus productos, que, faltos de una vía rápida y barata no pueden concurrir á otros mercados ni alcanzar medianos precios. Las hullas, hierros y minerales de todas clases, cuyos yacimientos se hallan aun vírgenes en la alta montaña y que con la construcción de alguna vía férrea de no subido coste podrán fácilmente ser transportadas á Balaguer, se exportarán rápida y económicamente á las regiones más industriales y manufactureras de Cataluña y hasta el mismo puerto de Tarragona, desde el cual se mandarán á otros puntos de la costa; los trigos de Liñola, Pool, Archs, Belcaire y otros pueblos que tanto renombre han dado al llano de Urgel; los frutos de las magníficas huertas de Golmes y de Villanueva de Bellpuig y los abundantes y variados que cosecha el rico é inmenso término de Arbeca; los vinos y aceites que dan tanta importancia al mercado de

Bellanes, las anillas y ladrillos y otros materiales de construcción de este pueblo y de Vallbona de las Monjas, las leñas y maderas que producen los bosques de Rocallaura, los espíritus y alcoholes que en Barberá se fabrican, y la infinidad de productos que han colocado la ciudad de Valls á la altura de los centros más manufactureros de España, hallarán con la construcción de esta línea fácil y rápida salida, y abastecerán los mercados en los que, por falta de vías de comunicación, no han sido hasta el día conocidos.

Al recorrer el inmenso llano de Urgel surcado por centenares de hijuelas que se derivan de su canal y cuya agua fecundiza por millares de hectáreas sus ricos y feracísimos terrenos, la imaginación queda suspensa al descubrir los vastos horizontes que abrirá á la producción y al trabajo la explotación de esta vía.

La obra imaginada por el emperador Carlos V, que fulguró por algunos instantes la mente sombría de Felipe II que preocupó el ánimo de reyes tan emprendedores como Carlos III y Fernando VI, que despertó alguna que otra vez de su inerte y fatal apatía á Carlos IV y que sólo debía verse terminada por un colosal esfuerzo de nuestro siglo, va á ser completada con el ferro-carril de Balaguer á Valls. No basta construir un canal cuyas aguas pueden fecundizar la superficie enorme de cerca de cien mil hectáreas; hay que buscar un medio para llevar á los centros de consumo la inmensa producción que puede surgir de esta grande zona, y únicamente la realización del proyecto concebido por el Sr. Campderá proporcionará este medio.

El canal puede crear la riqueza, pero no siendo de navegación no puede transportarla, y las poblaciones del llano de Urgel, que tanto deben á la Compañía constructora de aquel, no alcanzarán el grado de prosperidad, de riqueza y de bienestar á que sin duda tienen derecho, si sus inmensas llanuras no se ven surcadas por vías de comunicación que proporcionen á sus productos un rápido y económico transporte. Bajo tal concepto, así como en uno de nuestros anteriores artículos dijimos que el ferro-carril de Balaguer á Valls era el complemento del transversal de Cataluña, hoy añadiremos que es también el complemento de la gran obra iniciada y terminada por la Compañía de los Sres. Clavé y Girona. El establecerá entre las más notables poblaciones del llano y las plazas más industriales y mercantiles del antiguo Principado, esas corrientes del tráfico que son como los hilos invisibles de la civilización y del progreso; convertirá en magníficas huertas y en campos de cultivo los yertos páranos que dan aun á ciertas regiones triste y doloroso aspecto, multiplicará los brazos que hoy se dedican á las faenas de el campo, instalará gran número de industrias cuyas primeras materias se encuentran en la agricultura, acrecentará el precio de los frutos aumentando así la renta de la tierra y el jornal de los braceros, propagará el bienestar moral y material en todas las clases sociales, y uniéndose con el ferro-carril del Noguera Pallaresa que nos llevará á Francia por el Mediodía y con el Transversal de Cataluña que nos enlazará á ella por Oriente, consolidará la paz y la fraternidad entre las grandes naciones y será una de las tantas bases en que tal vez en época no remota, se levantará la democrática y armónica federación de los pueblos europeos.

UNIFICACION DEL MATERIAL MÓVIL DE LOS FERRO-CARRILES. (1)

(Continuacion.)

VI.

Proyecto de coches, para los ferro-carriles de la Península,

Partimos del principio, que los coches han de ser de *cuatro ruedas*, pues á pesar de los ensayos que han sido llevados á cabo con

(1) Véase el número 30 de este año.