



PERIÓDICO SEMANAL DE INTERESES GENERALES.

PRECIOS DE SUSCRICION: En San Feliu de Guixols, tres meses, 4'50 pesetas. — Fuera, 2 pesetas. — Extranjero, 3'50 pesetas. — Ultramar, 4 pesetas. — Números sueltos, 6 cuartos.

REDACCION Y ADMINISTRACION:
Algavira, 4.

Anuncios y reclamos, á precios convencionales. — El pago será adelantado. — No se devuelven originales. — Se anunciará gratis toda obra que se reciba.

Ferrocarriles franco-catalanes

Antes de hablar de ferrocarriles de interés local, es conveniente conocer los de servicio general.

La resistencia que un cuerpo experimenta, al deslizar ó rodar sobre otro, se llama rozamiento: hay pues rozamiento por deslizamiento y rozamiento por rodadura. Para facilitar el movimiento de las ruedas se aplican sobre el suelo zonas ó fajas de madera, piedra, hierro ó acero. Carriles son las huellas que las ruedas de un carro imprimen en el suelo y por consiguiente, las barras de hierro sobre que corren dichas ruedas son *barras-carriles*, en inglés *rail*. Las barras-carriles son en general salientes, pero pueden ser tambien rasantes, planas y á nivel del suelo, en inglés *tram*. Los ingleses emplearon ya en el siglo pasado barras-carriles de hierro fundido; las rasantes desde 1767 y las salientes desde 1789. Hoy se emplean las barras-carriles de acero salientes para vias especiales y las rasantes para calles y carreteras.

En lugar de vía de barras-carriles de hierro salientes, se dice abreviadamente carril de hierro, carril férreo ó *ferrocarril*; camino de hierro, vía de hierro, vía férrea ó *ferrovia*; y vía de rail ó *railvia*. Vía de tram ó *tranvia* es la vía de barras-carriles de hierro rasantes. La composicion de las expresiones ferrocarril, ferrovia, railvia y tranvia es inglesa, por lo que nada se perdería con decir en español *carril férreo saliente ó rasante*.

Conocida la forma de barras-carriles sobre que debe rodar el carro ó el tren, hay que estudiar las pendientes y las curvas de la vía, las cuales dependen de la accidentacion del terreno. En general se sigue el curso de los rios ó la costa, salvando las divisorias sólo cuando es absolutamente indispensable.

Concretemos nuestro estudio al cuadrilátero formado al Sur por la línea de Barcelona á Lérida, al Oeste por los rios Noguera Ribagorzana y Garona, al Norte por la línea de Tolosa á Narbona y al Este por el Mediterráneo. Este cuadrilátero comprende los Pirineos desde el pico Netó hasta el cabo Cervera.

De Barcelona parten cuatro grandes líneas. Línea de Barcelona, Gerona, Figueras, Perpiñan y Narbona, perforando el puerto de los Belitres, que dista kilómetro y medio del cabo Cervera. La seccion de Gerona á la frontera francesa ha costado la enormidad de 518.664 pesetas por kilómetro. Hubiera sido más corta y más barata la seccion de Figueras al Bulú, remontando el Fitú ó Llobregat y perforando el puerto del Portús ó Pertús.

Línea de Barcelona, Vich, Puigcerdá, Foix y Tolosa, perforando el puerto de Puymorens. Y seccion de Ripoll, S. Juan de las Abadesas, Camprodon, Prats de Molló, Ceret y Perpiñan, perforando el puerto de Aras.

Línea de Barcelona, Manresa, Cardona, Solsona y Oliana sobre el Segre.

Línea de Barcelona, Martorell, Igualada, Cervera y Lérida. Esta hubiera sido más corta y más barata que la actual de Barcelona, Manresa, Cervera y Lérida.

De Lérida parten cinco grandes líneas, siendo la primera la ya citada de Lérida, Cervera, Igualada, Martorell y Barcelona.

Línea trasversal de Lérida, Cervera, Manresa, Vich, Gerona y S. Feliu de Guixols. Y seccion de Amer, Olot y Camprodon.

Línea del Segre, de Lérida, Oliana, Seo de Urgel y Puigcerdá.

Línea del Noguera Pallaresa, de Lérida, S. Girons y Tolosa, perforando el puerto de Salau. Y seccion hácia Viella y S. Beat, perforando el puerto de Pallás ó de Bonaigua.

Línea del Noguera Ribagorzana, de Lérida, Viella, S. Beat y Tolosa, perforando el puerto de Viella.

De Manresa parten cinco líneas: 1.ª á Barcelona, 2.ª á Vich, Gerona y S. Feliu de Guixols, 3.ª á Berga y Puigcerdá, 4.ª á Cardona, Solsona y Oliana y 5.ª á Cervera y Lérida.

De Puigcerdá parten seis líneas: 1.ª á Vich y Barcelona, 2.ª á Berga y Manresa, 3.ª á la Seo de Urgel, Oliana y Lérida, 4.ª á Foix y Tolosa, 5.ª á Montluis, Quillan y Carcasona y 6.ª á Montluis, Prades y Perpiñan.

Luego los ferrocarriles franco-catalanes suponen 9 túneles, correspondientes á otros tantos

puertos pirenaicos, cuyas altitudes respectivas son:

Belitres.	208 metros.
Portús.	290 »
Aras.	1527 »
Percha.	1577 »
Quillan.	1720 »
Puymorens.	1931 »
Salau.	2052 »
Pallás.	2072 »
Viella.	2456 »

En los Pirineos existe una inmensa cortadura, dentro de la cual corren los rios Segre y Tet, separados por el puerto de la Percha; de modo que el Canigó se halla á continuacion de la sierra de Cadí, y la sierra de Aras ó de Boumort entre el Segre y el Noguera Pallaresa. El puerto de la Percha está entre los picos Puigmal y Puigperic ó Carlitte y el puerto de Puymorens entre el pico Puigperic y el de Campcardós ó de Maranges. Los picos Puigmal, Puigperic y el de Campcardós se encuentran respectivamente al Sur de Montluis, al Norte y al Noroeste de Puigcerdá.

Al Sudceste de Viella se hallan los Montes Malditos, con los picos de la Maladetta y de Netó, siendo este último el más alto de los Pirineos.

Hé aquí algunos datos para facilitar la comparacion de altitudes:

Montjuich.	205 metros.
S. Pedro Mártir.	400 »
Tibidabo.	530 »
Madrid.	650 »
Montserrat.	1236 »
Montseny.	1780 »
Canigó.	2800 »
Puigmal.	2909 »
Campcardós.	2914 »
Puigperic.	2921 »
Maladetta.	3312 »
Netó.	3404 »

En 1659, reinando Felipe IV y Luis XIV, fué dividida la Cerdaña en española y francesa, cuyas capitales Puigcerdá y Montluis tienen una altura sobre el nivel del mar de 1242 y 1555 metros respectivamente. La villa de Llivia, con las aldeas de Saneja y Gorguja, enclavada en territorio francés, tiene una estension de unos 4 kilómetros de largo por 3 de ancho y está unida á Puigcerdá por un camino neutral de 5 kilómetros.