

y con todos los de las costas de ambos mares, donde se ha dicho terminan los grandes canales.

Las principales carreteras del reyno pueden dividirse en generales y transversales; entendiendose por las primeras las que conducen de Madrid á Irun por Somosierra, á Barcelona por Zaragoza, á Valencia, á Cadiz, á Badajoz y á la Coruña, perteneciendo tambien á esta clase la de Valencia á Barcelona, la desde esta ciudad á Francia, y la parte comprendida entre Burgos y Valladolid. Para la entera conclusion de estos caminos faltan todavia 130 leguas de nueva planta, la mayor parte en la carretera de Barcelona.

Ademas de estas carreteras generales deben ejecutarse otras de la misma clase para establecer una comunicacion directa entre la capital, de los principales puntos de la costa, de las fronteras y del interior del reyno: tales son la de Tarragona que debe ser comun con la de Barcelona hasta Lérida; la de Valencia por el camino que llaman corto ó de las Cabrillas; la de Alicante separándose de la de Valencia cerca de Almansa; la de Murcia y Cartagena desde las inmediaciones de Albacete; la de Granada y Málaga, partiendo de la actual de Andalucía en el punto mas conveniente; las de Benavente á Vigo, de Leon á Gijon, á Santander, Bilbao y San Sebastian; una comunicacion directa desde Madrid por la provincia de Soria á Navarra, en el dilatado espacio que hay entre la carretera de Aragon y la de Somosierra, y otra carretera á la frontera de Portugal por Avila, otra directa hasta Figueras, partiendo de la carretera de Barcelona en Cervera, y atravesando por medio de Cataluña.

Entre los proyectos de caminos transversales el mas notable es el que se aprobó en el año de 1805.

La continuacion del camino de Lérida á Barbastro y Huesca, un ramal desde esta ciudad á Zaragoza, y desde esta á Valencia por Daroca. Los caminos de Málaga al Campo de San Roque, á Cádiz y á Sevilla por la Serranía de Ronda, de Granada á Motril; á Murcia por