

50 de altura máxima, con 5 arcos rebajados de 52 pies de luz.

Desde este punto forma el canal una curva bastante pronunciada, ciñéndose al terreno para evitar un acueducto de grande altura, y atraviesa la huerta del Obispo sobre un muro de 200 pies de longitud y 12 de altura, interrumpido por varias tajeas de desagüe.

Siguese á esta obra la mina del Obispo, de 550 pies de longitud y 100 de profundidad máxima. cuya perforacion se ha empezado en el mes de enero último, y á continuacion de ella se abrirá otra de 500 pies junto á la viña del Bordador.

Entre esta mina y la de Amaniel, de solos 540 pies de estension, se ha de construir un acueducto de 560 pies de longitud y 56 de altura, de la misma clase de fábrica que los anteriores y que es la última obra del canal, pues á los 2200 de la mencionada mina de Amaniel, ha de verter sus aguas, despues de separarse de la casa-partidor las destinadas al riego, en el gran depósito de recepcion que se está construyendo en el Campo de Guardias, y desde donde han de partir las cañerías principales para abastecer la zona mas elevada de la capital y los otros dos depósitos del E. y del O.

CAMINOS VECINALES.

Al cumplir con mi ofrecimiento de dar cuenta de las vias vecinales de esta provincia, debo prevenir que me duele que su actual situacion sea causa de que, contra mi buen deseo, me sea imposible ofrecer una relacion satisfactoria: de tal modo es asi, que para salir del compromiso que he contraido con toda espontaneidad, y del que no me arrepiento, tengo que limitarme á dar cuenta de los pasos dados por la administracion, con el fin de colocar las cosas á punto de emprender los trabajos facultativos que cada camino pudiese reclamar; pues por desgracia muy poco puedo decir sobre estudios ejecutados en ellos con el indicado carácter facultativo, y nada absolutamente de obras emprendidas bajo la direccion de personas competentes.

Ante todo, debo repetir lo dicho ya en otra ocasion, y es, que de parte de la superioridad se han visto siempre medidas convenientes (aunque poco enérgicas), que revelan el buen deseo, generalmente sentido, de que la construccion y mejora de los caminos vecinales llegue á ser en nuestra patria un hecho positivo y evidente.

De mediados del año 1848 datan las primeras disposiciones tomadas por el gobierno con el objeto de atender á los hasta entonces, mas que des-cuidados, abandonados caminos vecinales, y del último trimestre del mismo año las adoptadas por esta administracion de provincia para la ejecucion de aquellas.

Penetrada sin duda la administracion del espíritu de dichas disposiciones, asi como de la manera de alcanzar brevemente resultados satisfactorios, empezó fijando plazos, destinados unos para que los ayuntamientos pudiesen ejecutar y remitir los itinerarios de sus respectivos caminos vecinales con los padrones de la prestacion personal, y otros para en vista de los datos recogidos clasificar aquellos en de primero ó segundo orden, segun su importancia, preparándose al mismo tiempo para emprender la ejecucion de los que solicitasen los pueblos interesados (1).

Pero al tomar la administracion estas medidas no contaba con los obstáculos que le opondrian, por un lado la ignorancia de las municipalidades y la natural tibieza en la ejecucion de disposiciones enteramente nuevas, y por otro la presion ejercida sobre el pais por las cuadrillas facciosas que le recorrian impidiendo obrar desembarazadamente á los ayuntamientos; y aun dado caso que aquella los tuviese previstos, no se hallaria tal vez en la ocasion oportuna de emplear otros medios para salvarlos: asi es que todo lo hasta entonces proyectado quedó sin efecto, viéndose precisada la administracion á prorogar los plazos.

Sea por esos motivos solos, ó por lenidad en las reclamaciones, ó por ambas causas, como mas creo, es lo cierto que no tuvo aquella en su poder los itinerarios y padrones hasta julio de 1850, pero sin conseguir aun el cumplimiento de la real orden de 4 de enero de 1849, referente á que todos los padrones de la prestacion personal y relacion de trabajos ejecutados en los caminos vecinales estén visados por directores.

Contando ya las oficinas en su poder con los datos que, segun la ley; bastan para proceder á la clasificacion, se halló que un nuevo obstáculo la retardaba; pues las calificaciones de interes é importancia que daban los pueblos á sus caminos, se diferenciaban y aun divergian algunas de las respectivas á unos mismos. En la confusion, sin duda, que tales datos producirian para hacer una acertada clasificacion, se acordó comisionar á un facultativo para que, con presencia de los itinerarios y ayudado por los ayuntamientos, recorriese la provincia enterándose sobre el mismo pais de la importancia, interes y grado de frecuentacion de cada camino, y fundado en todo lo que pudiese inquirir, presentase una estensa memoria proponiendo en ella la clasificacion que juzgase mas acertada.

Si esta medida hubiese sido adoptada desde el principio, de seguro que hoy dia seria bien diferente, en sentido ventajoso, el estado de los caminos vecinales. Pero, aunque tarde, se acudió al mejor medio espidiéndose la comision á fines del mencionado año de 1850, en persona que, aunque no era

(1) La circunstancia de que un camino no pueda emprenderse sin anteceder la simultánea solicitud de los pueblos interesados, la considero tan inconveniente que, en mi opinion, ella sola bastaria para no llegar á ejecutarse un camino cuyos trabajos debiesen ser precedidos por tal acuerdo, costoso siempre de conseguir por el espíritu de rivalidad que desgraciadamente germina y crece entre poblaciones confrontantes, rivalidad alimentada y sostenida á veces hasta contra sus mismos intereses.

director, reunia bastantes noticias topográficas de la provincia.

La memoria que presentó como resultado de su encargo, no comprendía mas que los partidos judiciales de Valls, Mombianch y Vendreil, lo cual, como es de suponer, no satisfizo á la administración á quien convenia tener un trabajo completo de toda la provincia; así es que á últimos de agosto de 1852 repitió la comision á la misma persona para los partidos de Tarragona, Reus y Falset, y al que estas líneas escribe, para los de Tortosa y Gandesa, siendo esta la primera vez que se hizo uso de un director.

Mi memoria fue presentada á últimos de noviembre del mismo año, y la otra mas posteriormente.

El resultado de estas comisiones fue declarar de primer orden, en mayo del año pasado, algunos caminos vecinales pertenecientes á los partidos judiciales que se me confiaron, no habiendo aparecido aun nada hasta ahora sobre clasificacion de los caminos de los seis partidos restantes, aunque si puedo y debo decir se trabaja en ello, pues he merecido ser consultado alguna vez con tal objeto.

Las líneas que forman los caminos vecinales, declarados de primer orden, en los partidos de Tortosa y Gandesa, son las comprendidas en las siguientes direcciones:

Primera. De Batea á Fabara, entrando en la provincia de Zaragoza, siendo su estension de 4 legua (5, kil. 575), y su objeto establecer comunicacion directa entre Zaragoza y la region inferior del Ebro, pues por Batea pasa la carretera proyectada de Tortosa al paso del rio divisorio Algas.

Segunda. Empieza un cuarto de legua mas arriba del paso llamado *las armas del rey* en aquella carretera, dirigiéndose hácia el O. y pasando por Prat de Compte, inmediaciones de Horta, y despues por Arnes hasta el paso del Algas, desde donde entra ya en el partido judicial de Valderrobres, provincia de Teruel; este camino es de los mas transitados de aquella comarca por la arrieria que afluye del bajo Aragon á la parte de Tortosa, y tambien es el que está en mas pésimo estado; su estension de 3, leg. 75 (20, kil. 399).

Tercera. Del pueblo del Pinell á Mora de Ebro: su objeto es poner en comunicacion la derecha inferior del Ebro con el Priorato, pues por el Pinell ha de pasar la mencionada carretera de Tortosa á Gandesa: tiene de estension 2, leg. 67 (14, kil. 880).

Cuarta. Su principio está en el mismo Pinell, siguiendo despues hácia al N.; pasa por el caserio llamado Camposines y los pueblos de Ascó y Flix, continuando luego con direccion á Llardecaps y á Lérida, cuya provincia pone en fácil y directa comunicacion con la region que recorre el Ebro desde Flix hasta su desembocadura: es de estension de 4, leg. 5 (25, kil. 079).

Hasta aqui todo lo que de importante se ha hecho, segun mis noticias, en los caminos vecinales de esta provincia, pudiendo decir que si algo se ha trabajado en ellos no ha sido bajo la direccion de facultativos; pues si bien sé, y aun he visto posteriormente, que por los partidos de Tortosa y Gandesa, siguiendo instrucciones que les di á mi breve paso

por ellos, han mejorado los pueblos algunas de sus vías, por supuesto las colocadas en mejor terreno, rectificando sus alineaciones, disminuyendo las pendientes, afirmando algunos cortitos trozos con piedras partidas y encima una ligera capa de tierra en vez de ser todo de este material mezclado con raices y matas, como suelen hacer todos los pueblos cuando figuran trabajar algo en las épocas en que se cita á la prestacion personal, y por último, construyendo en algunas pequenísimas estensiones las cunetas laterales en desmontes y esplanaciones, circunstancia de las mas costosas de conseguir por la pobre idea que de ella tienen formada los pueblos; todo, todo ha sido ejecutado y dirigido por ellos mismos, resintiéndose por eso lo hecho, como no puede menos, de la falta de unidad de pensamiento en el trayecto, de graves vicios en las rasantes, y del ningun esmero en el pormenor de la formacion del firme así como en los pequeños muros construidos, resultando de aqui que en los aguaceros algo fuertes se derriben estos y desaparezca aquel completamente.

Despues de haber presentado en su verdadero estado los caminos vecinales de esta provincia, debe decirse, por desgracia de nuestra patria, que no es aqui solo donde se encuentran en tal disposicion aquellas vías, hallándose en la misma, con pequenísimas diferencias, las de la mayor parte de las otras provincias como se desprende del *resumen general* que, de las obras ejecutadas en los caminos vecinales, corresponde al primer semestre del año pasado y fue espedido en 1.º de diciembre del mismo por el director general de Obras públicas.

En dicho resumen se ve que de las 45 provincias que menciona, 17 se escusan, de un modo que no quiero calificar, de no haber dado parte de lo hecho en las suyas respectivas. De las 28 restantes, solo 19 diputaciones provinciales han consignado cantidades en sus presupuestos para los caminos, y para eso la de Gerona ha contribuido en mas de la cuarta parte del total de aquellas, cuya provincia se sabe tiene solo 248 leguas cuadradas de superficie, mientras que otras, con mas del doble de área, no llegan ni á la octava parte que ella: tambien la de Sevilla sobresale en su consignacion.

En ese mismo estado se observó la rara circunstancia de que lo gastado por las provincias en direccion facultativa, está en razon inversa de las obras de fábrica en ellas construidas, las cuales son precisamente las que mas necesitan la responsable intervencion de personas competentes: en prueba de lo que digo, haré varias citas, debiendo ocupar el primer lugar la provincia de Segovia, que presenta ejecutados 556 puentes, 72 pontones y 11 alcantarillas, y no ha empleado un solo real en direccion; despues la de Valencia, que da razon de 17 puentes y 2 alcantarillas, no destinando á tal objeto mas que 1556 rs.; luego la de Granada, habiendo verificado 15 puentes y 10 pontones, empleó solo 1814 rs. en facultativos..... ¿Pero á qué continuar? Con el resumen de 1.º de diciembre en la mano, podria deducir resultados sobre

cantidades invertidas por las provincias en gastos de direccion facultativa, por los cuales se comprobaria mas y mas que la mayor parte de ellas olvidan de una manera punible á que las obras que se ejecuten en las vias vecinales sean dirigidas precisamente por directores; porque así lo reclaman el interes y mejor servicio público; porque eso previenen superiores disposiciones vigentes, y por último, porque con eso no se verian defraudados los derechos de una clase á cuyos individuos se ha exigido con un justo rigor garantías de saber y de aptitud.

Por otra parte debo tambien hacer notar, para contrastar con los ejemplos citados, el que ofrecen las provincias de la Coruña, Zaragoza y Pontevedra; pues la primera presenta destinados 548'8 rs. en facultativos, figurando solo con 2 puentes y 2 alcantarillas; la segunda 29668 rs., con 10 puentes, 5 pontones y 55 alcantarillas, y la tercera 26954 rs., siendo sus obras de fábrica 64 alcantarillas.

Continuando en el exámen de dicho resumen, encontraremos que los pueblos de las 22 provincias que han invertido metálico en la construccion y mejora de sus caminos, lo han hecho en un total de 1.080.599 rs.; y los jornales pagados en dinero con las cuotas de prestacion satisfechas tambien en metálico, componen 559.541 rs., suma insignificante para su objeto, no olvidando que entre 22 provincias la componen, y que indudablemente seria mayor si el tipo de la conversion fuese mucho mas bajo de lo que, segun mis noticias, se fija en algunas provincias y sobre cuya determinacion haré despues algunas observaciones.

La longitud total de los caminos esplanados, es de 2.655.016 pies ó bien 152 leguas próximamente (755 kil.690); y como entre puentes (407), pontones (165) y alcantarillas (561), hacen el número de 1155, resulta por término medio que á cada 4 leguas corresponden sobre 54 obras de fábrica, prueba patente de lo montañoso de nuestro territorio.

De esas 152 leguas, hay afirmadas 55 próximamente (506 kil.515); es decir que los caminos vecinales que en España se encuentran en un estado algo ventajoso para el tránsito de carruages, hacen solo una longitud total que viene á ser la distancia que media entre Madrid y Teruel.

Las consideraciones que deben presidir á la fijacion del tipo de la conversion en dinero de las peonadas de la prestacion personal, están reasumidas, en mi entender, en las siguientes:

Para los labradores tiene el numerario un valor mucho mayor que la cantidad de trabajo que aquel representa.

Los trabajos de la agricultura no son tan constantes ni de tanta urgencia, que los obligados á la prestacion personal dejen de poder dar al comun, sin necesidad de grandes sacrificios, los dias de trabajo que se les exijan, siempre que las épocas para trabajar en los caminos estén señaladas con el acierto que es de suponer en los que las deben marcar, quienes pueden conocer perfectamente las leyes ó costumbres agronómicas de la provincia.

Siendo bajos los tipos de redencion en dinero de los jornales gratuitos, hay la doble ventaja de favorecer esas redenciones, pues por poco pudiente que sea un labrador, se inclinará mas á la conversion que á desatender sus particulares atenciones aunque sean de poca importancia, y de que con el aumento del número de casos de redencion, se podrán reunir algunas sumas importantes que servirán muy bien para emprender en los caminos aquella especie de trabajos que no puede hacerse, como conviene al servicio público, con la verdadera prestacion personal.

Pero tampoco se ha de olvidar que la prestacion satisfecha personalmente debe ser considerada al fin y al cabo como un sacrificio impuesto al obligado de ella, y que por lo tanto representa su verdadero valor no insignificante.

Atendiendo, pues, á todas estas razones, creo que al dar á ese sacrificio las dos terceras partes del valor nominal de los jornales, es valorarlo en lo mas alto posible.

Aunque con sentimiento, me ha sido forzoso presentar las vias vecinales de esta provincia en su verdadero estado; yo no debia ofrecer una relacion engañosa. Pero por los resultados que tambien refiero de los caminos de las demas provincias, se infiere que los de la mayoría de estas, están casi en igual situacion.

Nuestras diputaciones provinciales, deben, por su interes y el de los partidos que representan, atender con solícita predileccion á la mejora y construccion de los caminos vecinales, vehiculo seguro y poderoso de la prosperidad y engrandecimiento de los pueblos y del comercio en general; modo cierto y comprobado de alejar los desagradables accidentes que causan la escasez y consiguiente carestia de comestibles y materias de primera necesidad; así como es un fecundísimo medio de gobierno promover y ejecutar trabajos públicos, para emplear en ellos gente necesitada, la que no encontrando trabajo para vivir ha de recurrir á la mendicidad ó al crimen.

Ahora casualmente alcanzamos un triste periodo de carestia, cuyas consecuencias desagradables se pueden prever, y cuyo remedio tambien se alcanza, sabiendo que á la clase que vive solo del jornal se le hace un grandísimo servicio asegurándosele; pues aunque siempre misero y corto, él la preserva de caer en un completo desamparo, cuyo fin es la indigencia, el pauperismo, peligro que pueden prever los buenos encargados de la administracion pública y por el cual deben dirigir sus miras á aumentar los fondos destinados á los caminos vecinales, con cuya ejecucion y mejora prestarán dos servicios á cual mas importantes: facilitar las conducciones para evitar la plétora de comestibles en determinadas localidades y la consiguiente escasez en otras, y ofrecer al trabajador un recurso con que poder pasar las épocas en que precisamente van mas escasos los jornales.

Tarragona, febrero 1854.

MANUEL SALAVERA Y CARRION.