

CARRETERAS DE LA PROVINCIA DE GUIPUZCOA.

Una de las provincias que mas deben llamar la atencion por sus numerosos caminos, es sin duda alguna la de Guipúzcoa. Su sistema de comunicaciones puede en efecto llamarse completo en el dia, y á él en gran parte debe la prosperidad de que disfruta. Destinado el que suscribe este artículo hace algunos años á la mencionada provincia, y habiendo intervenido en los proyectos y ejecucion de varias carreteras, ha creído que no careceria de interés la publicacion de los datos que posee sobre este particular.

La provincia de que se trata, cuyo limite con sus vecinas de Alava y Navarra le constituye la gran divisoria de aguas entre los dos mares, se halla cortada por cinco rios principales, sin contar el Vidasoa que forma su limite con la nacion francesa. Estos cinco rios, cuyas direcciones principales son casi paralelas, corren de Sur á Norte, naciendo en las vertientes de la divisoria y desembocando en el Océano. Sus nombres son: el Oyarzun, que termina en la bahía de Pasages; el Urumea, que sale al mar junto á San Sebastian; el Oria, cuya desembocadura se halla inmediata al pequeño puerto de Orio; el Urola, que muere junto á Yumaya; y el Deva, que desemboca junto á la villa de su mismo nombre. Las divisorias entre estos rios, estribaciones colosales de la gran cordillera principal, presentan alturas considerables, y si á esto se agrega lo estrecho y tortuoso de los valles por los que estos rios tienen su curso, se podrá formar idea de las dificultades que opondrán á la construccion de caminos semejantes circunstancias topográficas. A pesar de todo, tal ha sido la constancia de los naturales del pais, tal el celo con que sus ilustradas autoridades provinciales han promovido este importante ramo de la administracion, que en la actualidad no solo se hallan enlazadas con carreteras las poblaciones y comarcas que están situadas en los valles de los rios principales y sus mayores afluentes, sino que para establecer comunicaciones entre estos valles se han cruzado por muchos puntos las elevadas cordilleras que los separan.

Para hacer la enumeracion de estas comunicaciones empezaremos por la carretera general de Francia.

Esta carretera da principio en el confin con la provincia de Alava y salva poco despues en Arlaban la divisoria principal, descendiendo al valle del rio Deva por un trazado recientemente construido para evitar la peligrosa cuesta de Salinas. Sigue despues el valle de dicho rio pasando por algunas poblaciones de importancia, salva el puerto de Descarga, atraviesa el Urola, sigue luego el curso del Oria, Prasta, Lasarte, y desde aqui se dirige á San Sebastian para cruzar el Urumea y el Oyarzun, terminando en el puerto de Behobia sobre el Vidasoa.

En Mondragon se separa de la carretera general un camino para Sta. Agueda y otro para el confin de Vizcaya por Campanzar.

En San Prudencio, entre Mondragon y Vergara, empalma el camino de Oñate, que realmente pue-

de considerarse como una gran modificacion de la carretera general para evitar el paso de Descarga, pero que se usa muy poco en el dia. Este camino que pasa por Oñate, á cuyo importante pueblo pone en comunicacion con la parte alta de los valles del Urola y del Deva, vuelve despues á salir en Ormaiztegui á la carretera general.

De Vergara parte un camino para el puerto de Deva. En este empalman: 1.º Uno que sale de Amillaga, y cruzando el Deva se dirige por Agrieta al confin de Vizcaya. 2.º Otro que sale de Malzaga para el mismo confin pasando por Eibar; y 5.º Otro que sale de Sasiola para el puerto de Motrico. Estos caminos, excepto el de Elgueta, forman lo que se llama los ramales del rio Deva.

En Salvatore, poco mas allá de Ormaiztegui, empalma con la carretera general un camino que se dirige á Azpeitia, salvando la divisoria de aguas entre los rios Oria y Urola. La parte de este camino, comprendida entre Salvatore y Errastiola, se ha ejecutado recientemente. El resto hasta Azpeitia se ejecutó al mismo tiempo que el camino de Zumaya de que luego se hablará.

Poco antes de Beasain se encuentra el camino de Alsasua, que se dirige por el valle de Uria y por Idiasabal al confin de Navarra, atravesando en Echegarate la divisoria general entre ambos mares. Con este camino empalma otro acabado de construir y que se dirige por la vega del Uria á Segura y Cegama.

De Otzarain, poco antes de Tolosa, parte otro camino que se dirige á Elgoibar, pasando por los importantes puntos de Azpeitia y Azcoitia, y atravesando dos elevadas divisorias. De Azpeitia sale otro camino para el puente de Zumaya, el cual con el de Azpeitia á Errastiola constituyen lo que se llama ramal del rio Urola.

Desde Tolosa parte otra carretera para Navarra por Lisarra, siguiendo el curso del rio Araxes.

En Andoain se separa de la actual carretera general, la que ha servido para la comunicacion con Francia hasta la ejecucion de la que pasa por San Sebastian, que se une á ella en el punto llamado las ventas de Irun.

En Teresategui se halla el empalme del nuevo camino llamado de la costa, que despues de atravesar el Oria, y pasar por la villa de Zarnuz, termina junto á Iraeta en el camino de Azpeitia á Zumaya. Un ramal que sale del alto de Urteaga, une con el camino de la costa el puerto de Guertaria.

Del glasis de San Sebastian arranca la carretera de Hernani, salvando el elevado monte de Oriamendi.

En Mendiondo, poco mas allá de Renteria, sale un ramal para el pueblo de Oyarzun.

Por último, desde Behobia sale otra carretera que se dirige al confin de Navarra en Endarlaza por la margen española del Vidasoa.

Las longitudes de las carreteras que acabamos de enumerar se manifiestan en el estado en que se detalla su coste de nueva construccion. Pero en este hay que deducir 1,56 leguas del camino de Alsasua, que se hallan comprendidas en la provincia

Madrid 1.º de febrero de 1855.

de Navarra, y hay que añadir 1,45 por el camino de Elgueta que no comprende el estado: resulta de aquí que la longitud de los caminos de Guipúzcoa es de 70,62 leguas.

Siendo la estension superficial de la provincia de 52 leguas cuadradas, resulta que hay 1,36 leguas de camino por legua cuadrada.

Estas carreteras han sido costeadas esclusivamente por la diputacion con fondos provinciales, ó por el Estado con los fondos generales de la nacion. Algunas lo han sido con fondos mistos, y otras por empresas á quienes al efecto se concedieron arbitrios. Los ramales han sido en general contruidos por hermandades de los pueblos interesados, y la carretera de Enderlaza lo ha sido por la diputacion de Navarra. La recaudacion de los impuestos otorgados para la ejecucion de cada camino, asi como su conservacion, corria de cuenta de la empresa ó hermandad correspondiente. Pero en las juntas generales de la provincia celebradas en 1850, se aprobó el llamado *plan de iguala*, en virtud del cual se suprimieron los arbitrios locales, y en su lugar se estableció uno solo sobre el vino que se importase en la provincia. Desde esta época todos los caminos, á escepcion de los contruidos con fondos del Estado ó arbitrios concedidos por este y de la carretera de Elgueta en que están interesados varios pueblos de Vizcaya, corren á cargo de la diputacion, la cual atiende á su conservacion y reparaciones con el producto del arbitrio establecido en el plan de iguala, pagando al propio tiempo los intereses de las acciones emitidas por las hermandades, y destinando ademas considerables sumas á la amortizacion de los capitales invertidos en la construccion de las carreteras.

Los trazados de los caminos contruidos hasta hace pocos años, son en general defectuosos. Sus faltas provienen de que no pudiendo preverse en la época en que se abrieron el desarrollo que despues ha tomado el tráfico, ni las exigencias siempre crecientes de los nuevos medios de locomocion, y deseando obtener en la construccion de estas obras la posible economia, atendidas las circunstancias topográficas del pais, generalmente se siguieron las líneas de antiguos caminos que se ensanchaban y reformaban en los puntos mas peligrosos por su estrechez y sus pendientes. A dichas causas hay desgraciadamente que añadir las influencias locales, que han hecho en esta parte cometer no pocos desaciertos.

En la carretera general construida hace cerca de un siglo (pues se comenzó su ejecucion en 1765) y que es naturalmente la mas frecuentada, es donde son mas notables estos defectos. Sus grandes pendientes sobre todo en los pasos de las divisorias, sus rodeos inútiles en muchos puntos, su estrechez en otras y especialmente en algunas travesias, y sus bruscos recodos producen grandes incomodidades para el tránsito. La diputacion ha prestado á este punto una preferente atencion, y con un celo que la honra sobremanera, está proeediendo de algunos años á esta parte á la ejecucion de reformas en los puntos mas peligrosos. No hace mucho

ha reconstruido cerca de legua y media de camino nuevo para desarrollar con una pendiente suave el descenso de la cuesta de Salinas; en Andoain ejecutó antes otro trozo de camino y un puente nuevo para evitar los muchos inconvenientes del antiguo; en Icazteguieta y Legorreta ha ensanchado dos puentes, en otros puntos ha dado mayor amplitud á la carretera ó ha rebajado ásperas pendientes, ó ha hecho adoquinar las travesias ó ha sacado estas por fuera de las poblaciones para dar al camino mayor desahogo. El gobierno por su parte ha contribuido notablemente á la mejora de la carretera general con la ejecucion del trozo de Andoain á las ventas de Irun por San Sebastian, que ha hecho participar de la comunicacion general á esta importante ciudad, evitando al propio tiempo el trazado sumamente defectuoso que presentaba el camino antiguo entre ambos puntos. Reformas análogas aunque en escala menor han tenido y tienen lugar en los demas caminos del pais, y es justo hacer notar que los trazados modernos no se resienten de las faltas que acabamos de señalar.

Ademas de las carreteras de que antes hemos hecho mencion, se encuentran en curso de ejecucion las siguientes:

Una que saliendo de la general cerca de Villafraña, se dirigirá á la vecina provincia de Navarra por Ataun y Lazcano. Esta se costea exclusivamente por la diputacion con fondos de la iguala.

Otra que parte de Muniasoro en el camino de la costa y termina en Sasiola para enlazar á Deva por un camino corto y suave con los demas pueblos de la costa. Esta se construye con fondos del Estado.

Y por fin otra de corta longitud, que enlaza al puerto de Pasajes con la carretera general. Esta se construye con fondos mistos.

Sus longitudes son las siguientes.

	Leguas.
Camino de Ataun.	1,28
Id. de Muniasoro á Sasiola.	3,94
Id. de Pasajes.	0,11

Se hallan ademas en construccion por cuenta de la provincia algunas reformas de la carretera general, y por cuenta del Estado un nuevo puente en Behobia sobre el Vidasoa para sustituir al que allí se habia ejecutado en 1825. Al propio tiempo que se construye el puente se va á ejecutar en su avenida española una reforma de la carretera tambien por cuenta del gobierno.

Por último, hay proyectadas algunas otras líneas de que no creemos conveniente ocuparnos tanto por no alargar demasiado este artículo, como porque en la actualidad no tienen grandes probabilidades de realizacion.

Vamos ahora á presentar datos relativos al coste de construccion y conservacion de los caminos de la provincia. Para ello las dividiremos en dos categorias, á saber: 1.ª, las carreteras que pueden llamarse generales, que tienen una latitud total de 26 á 50 pies: 2.ª, las restantes que en el pais se llaman ramales y tienen una latitud variable entre 20 y 26 pies.

ESTADO DEL COSTE DE NUEVA CONSTRUCCION DE LOS CAMINOS DE LA PROVINCIA.

CARR TERAS GENERALES.	Longitud. Leguas.	Espropiaciones, cerrados y servidumbres. Rs. vn.	ESPLANACION.		Obras de fabrica. Rs. vn.	Firme. Rs. vn.	Edificios y accesorios. Rs. vn.	TOTAL.
			Movimiento de tierras. Rs. vn.	Muros. Rs. vn.				
Desde el confin de Alava hasta el puerto de Behobia por Hernani.	19,25	1.777.574	2.222.412	1.289.579	1.892.904	3.241.577	219.050	10.643.096
De Tolosa al confin de Navarra por Lizarra.	2,27	95.442	66.448	288.736	362.510	222.554	4.200	1.039.830
De Andoain á Irun por San Sebastian.	5,42	507.034	987.946	716.569	818.010	730.849	60.491	3.820.899
De Alsasua á Beasain.	4,47	131.234	234.106	673.810	530.598	577.647	34.731	2.182.126
De Behobia á Endarlaza.	1,27	88.151	734.365	134.929	224.924	79.256	30.000	1.294.625
Total.	32,68	2.599.405	4.245.247	3.103.623	3.828.946	4.851.883	348.472	18.977.576
CAMINOS RAMALES.								
Desde Vergara hasta Deva con los ramales de Olarreaga y Motrico.	7,26	299.639	924.315	1.093.234	840.924	537.011	7.230	3.702.353
De Mondragon al confin de Vizcaya por Campanzar.	0,89	16.740	28.380	27.616	16.556	41.550	3.847	134.689
De San Sebastian á Hernani.	1,28	85.220	56.170	162.780	99.310	112.000	53.334	568.814
De Otzarain á Elgoibar.	0,77	237.817	510.142	242.880	365.454	585.126	21.316	1.962.935
De Zumaya á Errastiola.	1,06	165.500	274.124	275.215	178.864	228.234	24.817	1.143.734
De Mondragon al confin de Alava por Santa Agueda.	0,89	45.315	27.334	16.287	25.693	53.754	2.753	171.136
De Ormaiztegui á San Prudencio por Oñate.	5,30	215.722	376.218	135.714	297.764	512.628	31.946	1.569.992
De Iraeta á Lasarte.	6,53	452.419	374.346	806.107	708.924	521.827	»	2.863.620
De Errastiola á Salvatoré.	2,84	142.373	132.508	117.712	108.692	135.963	»	637.248
De Uyarzun á Renteria.	0,47	66.299	27.896	39.241	39.844	27.059	»	200.339
De Idiazabal á Cegama.	1,76	85.782	76.158	119.833	190.613	173.664	»	646.050
Totales.	37,85	1.812.826	2.807.591	3.036.619	2.872.635	2.928.816	142.443	13.600.930

Observaciones. La carretera de Andoain á Irun ha sido construida por una empresa formada en San Sebastian, á la que el gobierno ha concedido algunos arbitrios, cuya recaudacion corre por cuenta de la empresa durante el término de la concesion que es de 45 años. Espirado este plazo, la carretera pasará á ser propiedad del Estado.

La carretera de Alsasua á Beasain ha sido costeada esclusivamente por el gobierno. En su longitud se ha comprendido la parte que se halla en jurisdiccion de Navarra.

La carretera de Endarlaza ya se ha dicho que ha sido costeada esclusivamente por la diputacion de Navarra.

El camino de Iraeta á Lasarte, en el que se incluye el ramal al puerto de Guetaria, ha sido ejecutado por la diputacion de Guipúzcoa, pero el gobierno la ha auxiliado abonando la tercera parte del gasto en acciones de carreteras.

Los demas caminos que comprende el estado han sido ejecutados por la diputacion, ó por hermandad de los pueblos interesados.

De los datos que suministra el estado, resulta

que el coste medio por legua de las carreteras de la provincia es el siguiente:

	Carreteras generales.	Caminos ramales.	Término medio de los caminos de ambas categorías.
Espropiaciones, cerrados y servidumbre.	79.541	47.895	62.558
Movimiento de tierras.	129.903	74.177	99.998
Muros.	94.970	80.228	87.059
Obras de fábrica.	117.165	75.395	95.017
Firme.	148.466	77.379	110.317
Edificios y accesorios.	10.663	3.763	6.960
	580,708	359,337	461,909

La proporcion que el coste de cada clase de obras guarda con el total es la siguiente:

Espropiaciones, cerrados y servidumbres.	0,155
Movimiento de tierras.	0,216
Muros.	0,188
Obras de fábrica.	0,206
Firme.	0,259
Edificios y accesorios.	0,016
Total.	1,000

Los precios medios de las unidades de obra; según resultan de las cuentas de los caminos ejecutados desde 1845 hasta el día, son los siguientes:

ESPROPIACIONES.		Rs. vn.
Hectárea de terreno ocupado con inclusión de cerrados y servidumbres.		44,568
ESPLANACION.		
Movimiento de tierras.		
Metro cúbico de desmontes y terraplenes de todas clases.		5,80
Muros de sostenimiento.		
Metro cúbico de muros secos.		8,09
Id. id. de id. con mezcla.		14,20
OBRAS DE FÁBRICA.		
Metro cúbico de sillería.		148,45
Id. id. de mampostería.		16,44
Id. id. de rejuela.		57,09
Id. id. de sillarejos.		86,28
Id. id. de hormigon hidráulico		81,60
Id. id. de madera de haya ó pino de las Landas.		177,00
Id. id. de pino rojo del N. cortado á medidas fijas á pie de obra.		595,00
Id. id. de roble en obra.		444,00
Id. cuadrado de pintura al óleo á tres capas.		2,80
Id. id. de embreado.		2,14
Kilógrama de hierro forjado.		5,59
Id. de id. fundido.		1,74
Id. de bronce.		17,00
Id. de zinc.		8,48
COSTE DE DIVERSAS OBRAS DE FÁBRICA.		
<i>Tageas.</i> —Una de 0 ^m ,56 de luz, 1 ^m ,00 de altura y 10 ^m ,00 de latitud entre frentes, con estribos de mampostería, ángulos de sillería y cubierta de losa.		410,00
<i>Alcantarillas.</i> —Una de 1 ^m ,90 de luz, 5 ^m ,64 de altura y 9 ^m ,58 de latitud, con sillería en las esquinas y aristones, rejuela en la bóveda y el resto de mampostería.		5.723,00
<i>Pontones.</i> —Uno de 5 ^m ,85 de luz, 6 ^m ,00 de altura y 10 ^m ,14 de latitud, con la misma composición en su fábrica que las alcantarillas.		8.905,00
Estos datos son el resultado de las dimensiones y precios medios de los caminos que aparecen en el estado.		
COSTE DE LAS OBRAS DE FÁBRICA MAS NOTABLES DE LOS CAMINOS ÚLTIMAMENTE CONSTRUIDOS.		
<i>Carretera de San Sebastian.</i>		
Puente de Santa Catalina.—De madera con palizadas, de ocho tramos de 15 ^m ,45 cada uno, formando una longitud de 125 ^m ,45 entre los estribos, que son de fábrica, de 7 ^m ,25 de latitud y 7 ^m ,00 de altura sobre la baja mar.		565.591

Rs. va.

Carretera de Alsasua á Beasain.

Puente de Alsasua.—De fábrica de sillería, un arco escarzano de 60° y 20 ^m ,00 de luz, por 7 ^m ,56 de altura y 8 ^m ,40 de latitud entre frentes, cimientos sobre terreno natural.	75.707
Puente de Yarza.—De sillería, tres arcos escarrazos de 60° y 14 ^m ,00 de luz cada uno, formando una longitud total entre los estribos de 46 ^m ,50; altura 6 ^m ,16 y latitud entre frentes 8 ^m ,56; cimientos sobre terreno natural para los estribos, y sobre pilotaje y emparrillado para las pilas.	219.474

Carretera de Behobia á Enderlaza.

Puente de Enderlaza.—De madera del sistema americano, sobre apoyos de sillería fundados sobre terreno natural: tiene dos tramos, uno de 54 ^m y otro de 12, formando una longitud total entre estribos de 48 ^m ,50, latitud 7 ^m ,00 y altura 8 ^m ,40.	165,156
--	---------

Carretera de Iraeta á Lasarte.

Ponton de Muniasoro.—De mampostería con zócalos, esquinas y aristones de sillería y bóveda de rejuela: cimientos en terreno natural: un arco elíptico de 5 ^m ,57 de luz: altura 5 ^m ,32: latitud entre frentes 6 ^m ,44.	48,797
Ponton de Yanurriza.—De la misma composición de fábrica que el anterior y cimientos sobre pilotaje: arco escarzano de 6 ^m ,72 de luz: altura 5 ^m ,32 y latitud entre frentes 6 ^m ,16.	26,292
Ponton de Alcherri.—Como los anteriores en su fábrica: cimientos en fango con pilotaje, emparrillado y zampeado general bajo los arcos, que son dos, de medio punto y de 5 ^m de luz cada uno: altura 5 ^m ,32: latitud 6 ^m ,16.	56,072
Puente de Chirivoa.—De la misma composición con cimientos en terreno natural: un arco escarzano de 8 ^m ,56 de luz: 5 ^m ,46 de altura y 6 ^m ,16 de latitud.	25,596
Puente de Orio.—De madera, del sistema americano, sobre apoyos de sillería fundados sobre hormigon encajonado con tablestacas y escollera todo alrededor: tiene seis tramos de 20 ^m ,00 de luz cada uno, formando con las pilas una longitud total de 151 ^m ,14: altura 7 ^m ,65 y latitud entre los frentes	

	Rs. vn.
de los bastidores 5 ^m ,57 con andenes voladizos por ambos lados de 1 ^m ,10 de ancho cada uno.	389,652
<i>Carretera de Errastiola á Salvatore.</i>	
Puente de Salvatore.—De fábrica de sillería en la bóveda, zócalos y esquinas de los estribos: el resto de mampostería: fundaciones sobre terreno natural: un arco escarzano de 11 ^m ,14 de luz: 5 ^m ,04 de altura y 5 ^m ,57 de latitud.	27,556
AFIRMADO.	
Metro corriente de firme.	17,70
Idem superficial de empedrado de adoquines para las travesías.	20,00
El precio del firme por metro lineal se compone de los elementos siguientes:	
Materiales, 1,65 metros cúbicos de piedra á 6,60 reales.	10,89
Machaqueo y arreglo en caja.	5,21
Recebo.	0,98
Cilindrado.	0,62
Total.	17,70

Existen en la provincia dos cilindros compresores, ambos de hierro fundido.	
Uno propio de la empresa del camino de San Sebastian, ha costado.	11,824
Otro propio de la diputacion, costó.	11,962
El cilindrado en el camino de Iraeta á Lasarte en que el firme tiene 5 ^m ,00 de ancho, ha salido á 581 ^{rs.} ,75 por kilómetro en la forma siguiente:	
Gastos de vigilancia.	42,87
Yuntas.	408,45
Reparaciones de los cilindros.	106,65
Riego.	14,02
Grasa.	0,85
Trasportes y varios.	8,95
Total.	581,75
EDIFICIOS Y ACCESORIOS.	
Un malecón de céspedes para defensa en los terraplenes.	7,25
Una casa para portazgo y vivienda de dos peones (camino de Alsasua).	17,214
Otra id. para dos peones id.	8,517

GASTOS ANUALES DE CONSERVACION.

CARRETERAS.	Longitud. Leguas.	Gastos generales. Rs. vn.	JORNALES DE PEONES.		Materiales. Rs. vn.	Reparaciones del firme y obras de fábrica. Rs. vn.	TOTALES. Rs. vn.
			Camineros. Rs. vn.	Ausiliares. Rs. vn.			
Generales á cargo de la diputacion.	21,52	18.091	50.705	4.653	162.000	26.571	262.020
Andoain á Irun por San Sebastian.	5,42	5.555	17.829	3.687	52.658	11.024	90.750
Alsasua á Beasain.	4,47	4.328	15.372	11.757	27.264	6.360	65.081
Ramales á cuenta de la diputacion.	25,94	20.970	36.218	»	62.504	15.063	134.755
Totales.	57,35	48.944	120.124	20.097	304.426	59.015	552.606

Observaciones. La carretera general comprende el ramal de Navarra por Lizarza: el gasto anual que manifiesta el estado, es el término medio de los gastos de diez años.
El gasto de la carretera de Andoain á Irun por San Sebastian, es el término medio de seis años.
El de la de Alsasua á Beasain, es el medio de dos años.

El de los ramales es término medio de tres.
De los caminos de Endarlaza y Elgueta no han podido obtenerse datos sobre los gastos de conservacion.
De los de Iraeta, Errastiola, Oyarzun y Cegama no puede haberlos, porque han sido concluidos hace muy poco tiempo.
Los gastos de conservacion por unidad longitudinal, son los que aparecen en el siguiente estado:

COSTE DE CONSERVACION POR AÑO Y LEGUA.

	Gastos generales.	JORNALES.		Materiales.	Reparacion.	TOTALES.
		Camineros.	Ausiliares.			
Carreteras generales á cargo de la diputacion.	841	2.356	216	7.528	1.235	12.176
Andoain á Irun por San Sebastian.	1.025	3.289	680	9.716	2.033	16.743
Alsasua á Beasain.	968	3.439	2.630	6.099	1.423	14.559
Ramales.	808	1.396	»	2.409	581	5.194

El gasto medio anual para todas las carreteras es el siguiente:

	Por legua.
Gastos generales.	855
Jornales de peones. } Camineros.	2,095
} Auxiliares.	550
Materiales.	5,308
Reparaciones.	1,029
Totales.	9,655

La proporción en que se hallan los gastos de cada clase con el total es la siguiente:

Gastos generales.	0,089
Jornales de peones. } Camineros.	0,217
} Auxiliares.	0,056
Materiales.	0,551
Reparaciones.	0,107
Total.	1,000

Para la conservación de estas carreteras hay 78 peones camineros, á saber.

En las de la diputación.	59
En la de Andoain á Irun por San Sebastian.	10
En la de Alsasua á Beasain.	9

La provincia arregla los presupuestos de conservación y remates de acopios de materiales cada tres años, modificándolos según las necesidades que cada año ocurran. Dispone los remates en secciones de media legua á una y media, con el doble objeto de obtener mayores rebajas por la mayor afluencia de licitadores y de dar ocupación á los jornaleros de la localidad donde se necesitan los materiales. Además de las grandes reformas que continuamente se están haciendo en las carreteras, todos los años se verifican otras en menor escala por los mismos peones camineros reunidos en cuadrillas, por cuyo trabajo extraordinario se les abona un real de plus sobre los cinco que ganan diariamente.

En el camino de San Sebastian la empresa hace también los acopios por trienios, y en una sola subasta para toda la carretera.

En la de Alsasua se hacen los acopios por ajuste, contrato ó administración, según las necesidades y los fondos de que se puede disponer.

PORTAZGOS.

La diputación recauda los productos de veinte portazgos, comprendido el bareaje del Vidasoa, de

los que diez corresponden á la carretera general y camino de Navarra por Lizarra, y los restantes á los ramales. La carretera de San Sebastian tiene dos y otros dos la de Alsasua, resultando en todo 24. Los productos de estos portazgos son los siguientes:

CARRETERAS GENERALES.	Por año.	Por año y por legua.
Carretera general á cargo de la diputación.	509,645	25,682
Camino de San Sebastian.	225,965	41,522
Camino de Alsasua.	53,499	8,615
Total.	772,105	
<i>Ramales.</i>		
Del rio Deva.	46,740	8,017
De Santa Agueda.	4,700	5,550
De Oñate.	9,555	1,802
De Otzarain ó Elgoibar.	24,250	5,582
Del rio Urola.	20,100	6,790
De San Sebastian á Hernani.	2,607	2,054
De Iraeta.	21,994	5,568
De Errastiola á Salvatore.	5,500	1,957
Total.	155,424	

De estos datos se deduce que los portazgos producen anualmente término medio.

	Por legua.
En las carreteras generales.	24,581
En los ramales.	4,186
Y por término medio de los caminos de todas clases.	14,254

Estos datos se han deducido para las carreteras generales á cargo de la diputación por el término medio de los productos de diez años, para la de Andoain á Irun por el medio de seis, para la de Alsasua por el de dos y para los ramales por el de tres.

Para terminar este artículo vamos á presentar un estado de los gastos hechos en carreteras por sola la diputación de la provincia en los últimos diez años, debiendo advertir que habiéndose deducido estos datos de las cuentas que se presentan anualmente á las juntas generales, y celebrándose estas á principios de julio, los años á que se refieren son *forales*, es decir, empiezan á contarse en 1.º de julio y terminan en 30 de junio del año siguiente.

GASTOS DE TODAS CLASES HECHOS EN CARRETERAS POR LA DIPUTACION DE GUIPÚZCOA EN LOS AÑOS QUE SE ESPRESAN.

ÉPOCAS.	Intereses y amortización de capitales.	Conservación y reparación.	Reformas y ensanches.	Obras nuevas.	Varios.	TOTALES.
	Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.	Rs. vn.
Año de 1845.	"	289.243	308	"	"	289.551
1846.	"	274.524	"	227.140	"	498.664
1847.	"	299.917	3.065	339.611	"	642.593
1848.	"	288.987	21.787	348.011	"	658.785
1849.	"	305.355	20.326	281.749	"	607.430
1850.	"	303.878	148.212	224.792	"	676.885
1851.	233.768	337.004	241.162	456.257	19.289	1.287.480
1852.	650.724	368.105	312.223	1.540.574	50.205	2.922.428
1853.	717.471	502.586	487.802	1.378.815	35.147	3.121.821
1854.	837.248	477.809	505.091	794.761	44.413	2.659.322
Totales.	2.439.208	3.444.705	1.739.976	5.591.713	149.054	13.364.656

Nota. El importe principal de la cuantía de gastos varios se compone de las asignaciones que para entretenimiento de sus caminos vecinales de la diputación á los pueblos situados fuera de carreteras.