

OBRAS PUBLICAS

DE LA PROVINCIA DE SORIA.

(Conclusion.)

Pasaremos á ocuparnos de la gran linea transversal de Valladolid á Calatayud.

Nada diremos acerca de los diferentes trazados posibles y de las diversas líneas y ramales que con mayores ventajas podrian elegirse, cuestion que ha sido ya perfectamente dilucidada por nuestro digno compañero Saavedra, limitándonos á hacer una breve descripción de las obras ejecutadas y de su estado actual. Debemos sin embargo observar que, contra la opinion y atinadas reflexiones de aquel ingeniero, se prefirió de Real orden en noviembre de 1855 el trazado de Soria al de Almazan, en atencion sin duda al gran adelanto de los trabajos en la seccion comprendida entre el Burgo de Osma y la capital de esta provincia y á hallarse tambien principiados en la de Zaragoza los de la linea que conduce directamente desde dicha capital á Calatayud; pueden no obstante obviarse los inconvenientes originados de esta disposicion, construyéndose como de segundo ó tercer orden el ramal de Agreda á Tarazona y el del Burgo de Osma por Almazan á empalmar en las inmediaciones de Ariza con la carretera general de Aragon, segun hemos propuesto en el plan de comunicaciones de la provincia, sometido últimamente á la aprobacion superior.

Atendiendo á los distintos proyectos formados para varios trozos de esta carretera, y á la diversidad de circunstancias y sistemas de ejecucion de las obras, puede considerarse dividida en tres secciones: la primera comprendida entre el confin de la provincia de Burgos, término de Langa, y el Búrgo de Osma; la segunda entre esta villa y la capital de la provincia; y la tercera entre esta y el confin de la provincia de Zaragoza.

En la primera de estas secciones, proyectada por el ingeniero Alcolado juntamente con los demas trozos comprendidos entre el límite de las provincias de Valladolid y Burgos y la villa de Almazan, por la cual se trató primitivamente de llevar la linea, se dió principio á las

obras, por el método de contratacion en pública subasta, en el mes de junio de 1855, de manera que, al encargarnos de todas las de la provincia en fin de dicho año, se hallaba empezada la esplanacion en la mayor parte de los tramos. En todo el siguiente año se prosiguieron los trabajos con grande actividad; pero á consecuencia de las graves pérdidas sufridas por la empresa contratista, debidas por una parte á la enorme rebaja del trece por ciento hecha en el remate, y por otra á la pésima administracion que originó muchos abusos por parte de algunos de sus destajistas y empleados, solicitó y consiguió en 1855 la rescision de la contrata, habiendo ejecutado todas las obras de fábrica á escepcion de algunas tageas, una gran porcion del afirmado y la esplanacion en la mayor parte de la linea, pero dejando sin empezar algunos tramos que, aunque cortos, presentaban dificultades y bastante coste en la ejecucion de sus obras, tales como el desmonte en roca de Peñas-rodadas, término de Langa, y los grandes terraplenes inmediatos, las llamadas revueltas de Langa, los elevados terraplenes de Rejas, en las avenidas del puente de este nombre y los del Pozon en término de Osma, por cuya razon se tuvo especial cuidado, al practicar las liquidaciones, de apreciar por cubicacion todas las obras ejecutadas, sin embargo de figurar en presupuesto por unidad lineal las esplanaciones, y se consiguió de este modo no perjudicar en lo mas mínimo los intereses del Estado. Paralizados aquellos trabajos por la rescision de la contrata, permanecieron en este estado espuestos á la accion del tiempo y á los deterioros consiguientes hasta que se prosiguieron por administracion en setiembre de 1856, invirtiéndose solo once meses en su terminacion y quedando así completamente habilitadas las seis leguas ó treinta y tres kilómetros que comprende la seccion, entre cuyas obras figura como la mas notable el puente de Rejas, sobre el rio de este nombre, arco elíptico de cincuenta y seis pies de luz por catorce de flecha, construido todo de hermosa caliza blanca.

Esta seccion debia empalmar, segun el proyecto primitivo, con la inmediata que desde el

Madrid 15 de Febrero de 1858.

Burgo se dirige á Soria, en el puente antiguo del rio Ucero, que lame las murallas de aquella villa, capital de la diócesis, atravesando la línea el interior de la población por la calle y plaza principal; pero atendiendo á las irregularidades que ofrece dicha calle, por los numerosos ángulos entrantes y salientes de los soportales, la falta del ancho conveniente en algunos de sus puntos, la dificultad para la vuelta de los carruages en el ángulo de la plaza de la Catedral, y la necesidad de obstruir parte de esta por medio del terraplen inevitable en la entrada del puente, la esposicion é inminente peligro de la mayor parte de las casas, por causa de los endeblés apoyos ó mas bien postes de madera que sostienen las fachadas, en los choques de vehiculos de gran peso, los gastos que se originarian á la población de la disposición particular de la acequia ó alcantarilla que, sin comunicacion con el interior de las casas, solo recibe las aguas que vierten los vecinos por medio de unas trampas abiertas durante la noche, se comprenderá fácilmente la necesidad de modificar esta travesia, que únicamente pudo adoptarse por la economía resultante de aprovechar el puente viejo situado en su misma entrada, que despues ha sufrido deterioros de tal gravedad que las pilas se encuentran socavadas en sus cimientos y apuntaladas. Reconocido el alveo del rio, elegimos para emplazamiento del nuevo puente un punto tal que, á mas de ofrecer mucha facilidad para la cimentacion, permitia el empalme de ambas secciones por medio de un solo tramo de cuatrocientos metros.

Esfuerzos magños y una perseverancia de dos años hubimos de emplear para contrarrestar las gestiones é intrigas puestas en juego contra este proyecto por algunas personas influyentes y una gran parte del clero que veia la próxima destruccion de algunas de sus mas ricas huertas, comprendidas en aquel tramo; pero siempre nos ha servido de norma en nuestra conducta posponer toda clase de consideraciones á las mejores condiciones y circunstancias de un trazado, atendiendo únicamente á los intereses locales en el caso de ser compatibles con aquellas circunstancias, por mas que tal

proceder nos haya procurado disgustos en esta y otras ocasiones.

Aprobada la modificacion, emprendimos por administracion las obras, terminándose en trece meses el puente, que consta de tres arcos escarzanos de once metros de luz por dos y medio de flecha, todo construido de silleria labrada, de las canteras de caliza blanca de superior calidad, próximas al castillo de Osma. La travesia de las huertas, que comprende grandes terraplenes y tres pontones de doce pies de luz, sin embargo de haberse principiado hace solo tres meses, por la necesidad de resolver el espediente de rescision de la contrata de obras del primitivo trazado, se halla próxima á su terminacion, habiéndose volteado los arcos de los tres pontones y ejecutado casi del todo la esplanacion.

La segunda seccion de esta carretera, comprendida entre el Burgo de Osma y la capital de la provincia, de longitud de cincuenta y siete kilómetros, proyectada por el ingeniero Saavedra, se inauguró solemnemente en marzo de 1854, habiéndose sacado á público remate, y debiéndose terminar sus obras en el breve periodo de dos años, bien corto á juzgar por los escasos recursos y elementos del país y con especialidad de ciertas localidades, para los trabajos de cantería y afirmado. Las modificaciones introducidas en algunos de sus trozos, que exigieron nuevos estudios, los extraordinarios temporales de aguas que durante los inviernos de 1855 y 1856 imposibilitaron casi totalmente los trabajos, el aumento en el precio de jornales, el crecido é inaudito valor de los cereales y demas artículos de primera necesidad, y sobre todo la precision de reformar los presupuestos de afirmado de algunos trozos, fueron causas mas que suficientes y todas conjuradas para retrasar la terminacion de las obras, habiéndose sin embargo concluido todas por la primitiva contrata á escepcion del referido afirmado de tres trozos que se estienden en una línea de veinte y cinco kilómetros, cuya obra se descartó de la contrata, adoptándose tan acertada providencia para evitar interpretaciones desfavorables, por causa de los nota-

bles aumentos introducidos en los presupuestos, que sirvieron de tipo para una nueva licitacion en pública subasta. Resta, pues, para terminar completamente esta seccion, el firme de unas cuatro leguas que, bien se ejecute por la nueva empresa, ó bien se lleve á cabo por administracion, segun tenemos fundados motivos para esperarlo, podrá concluirse en el presente año, existiendo los fondos disponibles para este objeto, y quedará así completamente habilitada la línea desde Valladolid hasta Soria.

La tercera seccion, comprendida entre esta capital y el confín de la provincia de Zaragoza en direccion de Calatayud, y cuya longitud es de cuarenta y seis kilómetros, no se ha principiado hasta ahora, habiéndose últimamente conseguido, á consecuencia de gestiones y reclamaciones muy razonadas, tanto por parte de la ilustrada diputacion de la provincia como de alguno de sus dignos representantes, una disposicion superior por la cual se concede á aquella el reintegro de una parte de las fuertes sumas adelantadas al Estado, por concepto de obras costeadas con fondos de la provincia en carreteras generales, reintegro parcial que deberá realizarse costeándose totalmente por el Estado dicha seccion. Habiendo trascurrido largo tiempo desde que se hizo el estudio de esta línea, ha sido necesario, sin embargo de haberse formado por el ingeniero D. Joaquin Ortega el proyecto mas detallado y concienzudo, tener presente el cambio de circunstancias, la diferencia de épocas y variacion de jornales y precios elementales para introducir en los presupuestos las mas indispensables alteraciones. Una vez cumplimentada tan acertada disposicion, confiamos que en breve se sacarán las obras á pública subasta, sirviendo de tipo los presupuestos reformados, y que podrán terminarse las obras en dos años á lo sumo, tanto por la facilidad y sencillez que para su esplanacion presenta el terreno llano por lo general y poco accidentado, cuanto por la poca importancia de las obras de fábrica necesarias.

Al tratar de esta seccion debe mencionarse con especialidad y como una de las obras de mas interés, la construccion de la línea electro-telegráfica de Soria á Calatayud. Encarga-

dos de la seccion de este ramal, comprendida en la provincia, y habiéndose presentado el contratista en mayo de 1856, sin embargo de no existir marcada ya sobre el terreno direccion ó traza alguna, ni hallarse para dicha época en nuestro poder los planos necesarios, tuvimos la satisfaccion, en fin de junio siguiente, de dar parte oficial de la colocacion de todos los postes, que quedaron dispuestos para recibir el alambre, habiendo practicado en este espacio de tiempo todos los replanteos y trazados consiguientes, removiendo ademas cuantos obstáculos y dificultades se oponian á la realizacion de esta obra, que se terminó completamente en el mes de octubre, haciéndose en diciembre la entrega definitiva al delegado de telégrafos nombrado para este objeto, y siendo de este modo la primera línea concluida de las contratadas en igual época.

Hemos bosquejado ligeramente el cuadro que presenta el ramo de obras públicas en esta provincia, no pudiendo desgraciadamente dedicar una sola pincelada á una de las partes mas esenciales de este ramo, ó sea la red de caminos vecinales, totalmente abandonados en esta provincia, en la cual ha llegado frecuentemente á tal extremo la apatia de sus autoridades superiores, que ni aun se han publicado en el *Boletín oficial* algunas de las leyes y disposiciones vigentes sobre la materia. Por fortuna parece que se empieza á despertar de este letargo dictándose por el Gobierno importantes disposiciones, entre otras la de formar, bajo la direccion del Cuerpo de Ingenieros, el proyecto de una vasta red de caminos de segundo y tercer orden, y decretándose por las Cortes una ley de carreteras que aunque paulatinamente, por causa del lamentable estado del Erario, producirá sin duda los mas útiles resultados. Para esta provincia hemos propuesto el plan de comunicaciones que aparece del adjunto croquis, segun el cual constituye el total de los caminos en proyecto una línea de cuatrocientos sesenta y dos kilómetros ó sean ochenta y tres leguas próximamente, que satisfará cumplidamente las necesidades de los pueblos y localidades mas importantes, ofreciendo á los demas, con escepcion de los que se hallan situados

en terrenos escabrosos y algo lejanos, la facilidad | No terminaremos este artículo, sin presen-
de ponerse en contacto inmediato con esta red. | tar como uno de los datos mas curiosos el

IMPORTE total y por kilómetro de las carreteras de esta provincia.

CARRETERAS.	Sistemas de ejecucion.	Fondos provinciales.	Fondos del Estado.	TOTAL.	Número de Kilómetros.	Coste por Kilómetro.
		Reales vellon.	Reales vellon.	Reales vellon.		
<i>General de Francia por Soria y Logroño.</i>	Contrata Logroñesa de los Sres. Osma, Albo y compañía (1).	941.766,24	"	6.117.815,69	106	57.715,22
	Contrata del Banco de Fomento (2).	485.000,00	2.281.059,90			
	Id. de D. Leonardo L. San Roman (3).	518.758,96	719.755,29			
	Id. de D. Anselmo Morales (4).	"	449.900,00			
	Por administracion (5)	"	757.676,51			
	Indemnizaciones de terrenos.	40.690,65	110.021,54			
<i>General de Francia por Agreda y Navarra.</i>	Reconocimientos, tasaciones de obras y otros conceptos.	55.226,80	"	2.846.509,20	67	42.485,21
	Contratas de los señores Blanco, Gaspar, etc.	"	441.008,80			
	Por administracion (6)	428.523,26	875.705,08			
	Contrata de D. Leonardo San Roman.	512.041,40	626.625,00			
	Indemnizaciones de terrenos.	"	155.217,04			
	Recaudacion y conceptos varios.	9.590,62	"			
<i>Trasversal de Valladolid a Calatayud.</i>	Contrata de D. Miguel Calafat (7).	"	878.717,81	4.697.724,11	90	52.196,95
	Id. de los SS. Ortega, Aurrecoechea, etc. (8).	1.796.667,00	"			
	Por administracion (9)	66.645,00	1.080.019,69			
	Afirmado de los trozos 2.º, 6.º y 7.º (10).	694.114,80	"			
	Indemnizaciones de terrenos.	77.059,72	104.502,09			
	Totales.	5.205.862,45	8.458.184,55			

(1) Se principiaron las obras por esta contrata en 1842, costeándose todas de fondos provinciales, y rescindiéndose el año siguiente, quedando paralizadas hasta que se contrataron con el Banco de Fomento, con arreglo al proyecto formado por el ingeniero D. Joaquin Nuñez de Prado.

(2) Se inauguraron en 1848 las obras de esta contrata, que se rescindió y liquidó en 1851.

(3) Reformados los presupuestos de las obras restantes tanto en esta carretera, primera seccion, como en la de Agreda, se adjudicaron en pública subasta á D. Leonardo Lopez-San Roman, quien las terminó en 1853, que se abrieron al tránsito público.

(4 y 5) Paralizadas las obras de la segunda seccion, de Soria á Piqueras, desde la rescision del contrato del Banco, en 1857 se han terminado la mayor parte por administracion, invirtiéndose en ellas la cantidad que figura en este estado, y si bien las correspondientes á la contrata de D. Anselmo Garcia Morales, no están concluidas, asignamos para su importe el total del presupuesto, hecha la rebaja obtenida en el remate, de cuya cantidad puede asegurarse que no excederá la liquidacion final.

(6) Esta carretera, empezada en 1848 por el método de administracion y contratas parciales, que produjeron los mejores resultados y la mayor economia, se terminó en 1853 por la contrata San Roman, al mismo tiempo que la primera seccion de la otra carretera.

(7) Principió en 1855 en la seccion de Langa al Burgo, rescindiéndose y liquidándose en 1855.

(8) Inauguró las obras de la seccion de Soria al Burgo en 1854, terminándolas en 1857, á escepcion del afirmado de tres trozos.

(9) En la primera de estas secciones en 1857 se han ejecutado por administracion todas las obras restantes de la contrata Calafat, incluso el puente del Burgo, sobre el Ucero. La cantidad que figura de fondos provinciales, es el presupuesto de la travesía del Burgo, actualmente en ejecucion.

(10) A este afirmado le asignamos para su importe el total del presupuesto; principiado por la contrata Ballesteros, creemos que se terminará por administracion.