

del plan, al menos en aquellas que por no ser de un interes general deben naturalmente posponerse á las que por su servicio con arreglo á cualquier sistema que se adopte han de estar siempre á cargo del Estado. Estos gastos tienen realmente el carácter de reproductivos, se imponen á los contribuyentes y de su inversion procede el aumento en la riqueza pública, la facilidad en las transacciones, y la comodidad en las comunicaciones, en una palabra la transformacion de las condiciones del país, la cual produce el reintegro indirecto de las cantidades en este objeto invertidas.

Y con tanta mas facilidad y mayor razon podrán los pueblos imponerse este gasto, cuanto que el Gobierno no solo se encarga de la construccion de las carreteras de todos los órdenes, sino que desde 1.º de enero del año próximo costeará tambien todos los gastos de conservacion de las de segundo y tercer orden que se hallan construidas, cuyo servicio hasta ahora ha pesado sobre los presupuestos provinciales y municipales. En equivalencia pues de estos gastos, votando las mayores cantidades que sea posible en proporcion al notable desarrollo que experimenta la riqueza pública, y con la seguridad de reintegrarse ámpliamente de estos desembolsos con los beneficios que de la construccion de las comunicaciones han de reportar los pueblos, prestarán estos al Gobierno un merecido auxilio y contribuirán eficazmente á la mas pronta realizacion del plan general de carreteras.

El Gobierno por su parte y en justa compensacion ofrece dar la preferencia á la ejecucion de aquellos caminos cuya construccion ayuden las provincias ó los pueblos; pero esta ayuda ha de ser de alguna consideracion para que dé lugar á modificar el orden con que el Gobierno procedería por sí solo en la ejecucion de las diversas líneas del plan: por esta razon el estímulo ofrecido á los pueblos para que se impongan gastos voluntarios con destino á la construccion de las carreteras de la red general lleva la condicion de que el auxilio de las provincias ó de las poblaciones equivalga al

menos á la cuarta parte del presupuesto ó del precio de contrata de la obra.

Juzgando pues por lo que hasta aquí han hecho muchas provincias costeando por sí solas varias obras, auxiliando al Gobierno en la ejecucion de otras, é imponiéndose á este objeto arbitrios y recargos especiales; considerando que mayores han de ser sus esfuerzos en proporcion que se les releva de la obligacion legal de satisfacer los gastos considerables que pesaban sobre sus presupuestos; y que han de convencerse fácilmente de cuanto les interesa el venir á robustecer en este ramo la accion del Gobierno, aumentando los recursos destinados á la construccion de las carreteras del plan, creemos que en breve llegará á ser de gran consideracion la suma total que á este objeto destinen voluntariamente las provincias y los pueblos. Asi lo esperamos de la ilustracion de las Diputaciones y de los Ayuntamientos; pero es ademas indispensable el ejemplo que no dudamos dará el Gobierno procediendo con orden, con vigor y con cuantiosos fondos á la construccion de las carreteras que sucesivamente vaya emprendiendo; y el celo con que los Gobernadores y los Ingenieros en su respectiva esfera han de contribuir á formar é ilustrar la opinion de las referidas corporaciones populares. Fundados en las consideraciones que acabamos de esponer opinamos no solo que el plan de carreteras aprobado se realizará en un plazo no muy dilatado á pesar de sus vastas proporciones, sino que su coste para el Gobierno no será tan escesivo que pueda juzgarse superior á los recursos de que podrá disponer, recursos que por otra parte aumentarán por los efectos que en la riqueza pública irá ejerciendo la progresiva construccion de las diversas líneas del plan general.

V. M.

PROYECTOS

DE OBRAS PÚBLICAS ESTUDIADOS.

En la carretera de primer orden de Murcia á Granada, se ha estudiado el proyecto de

la seccion comprendida entre el pueblo de Totana y la ciudad de Lorca; su desarrollo es de 19.418 ^{ms} divididos en cuatro trozos; las alineaciones están bien escogidas y sus rasantes son bastante suaves, siendo el mayor número de 2 por 100 llegando una próximamente al 5 por 100.

Las obras de fábrica son: 8 badenes, 22 caños, 41 taceas, 7 alcantarillas, 2 pontones y un puente.

El resumen del presupuesto de las obras, es como sigue

	Reales vellon.
Espropiaciones. . .	62.574
Esplanacion	542.105
Obras de fábrica. . .	641.860
Afirmado.	761.591
Accesorios.	70.828
Conservacion. . . .	49.596

Total. . . 2.128.152

de modo que siendo el total 2.128.152 rs. sale el kilómetro á unos 109.802 rs. La via tiene la anchura acordada para las de primer orden, excepto en el paso de los Yesares que se ha reducido algo para evitar desmontes de consideracion.

NOTICIAS VARIAS.

El 10 del mes pasado se han abierto á la explotacion 65 kilóm. del ferro-carril de Zaragoza á Alsásua, comprendidos entre Pamplona y Caparrosa. El 15 se verificó con toda solemnidad la inauguracion, siendo bendecida la vía y el material por el anciano Obispo de la diócesis de Pamplona y con asistencia de las Autoridades y corporaciones de la provincia de Navarra.

Despues del acto de la bendicion pronunció un sentido discurso el Sr. Obispo, el señor Gobernador y el Sr. Salamanca, concesionario de esta linea, á cuya incansable actividad se deberá el que dentro de pocos meses circulen las trenes entre Zaragoza y Pamplona.

En otra ocasion nos detendremos en describir esta linea y sus principales obras, limi-

tándonos por hoy para dar una idea de la actividad con que se han conducido los trabajos á decir que en enero de este año se aprobaron por el Gobierno los proyectos de los puentes para atravesar los Rios Ebro y Aragon, que respectivamente tienen de longitud 600 y 450 metros, los cuales se hallan tan adelantados que al año de su aprobacion estarán completamente concluidos. Esto prueba que en España, apesar de la falta de los medios auxiliares que poseen otros países, puede trabajarse con tanta actividad como en estos.

Con motivo de la conclusion de la prolongacion del Canal de Isabel II, se ha concedido la cruz de Carlos III al Ingeniero D. Rafael Lopez que ha dirigido con celo é inteligencia las obras de dicha prolongacion: igualmente se han dado las gracias de Real orden á los dos Ayudantes que dicho Ingeniero ha tenido á sus órdenes por los servicios que han prestado.

No habiendo suficiente número de Profesores para constituir los tribunales de exámen de las Escuelas de Ingenieros y de Ayudantes ha sido agregado para este servicio á la primera el Ingeniero Jefe D. Gabriel Rodriguez Vice-Secretario de la Junta consultiva.

Ha sido nombrado Profesor de la Escuela de Ayudantes el Ingeniero D. Manuel Riaño Ayudante que era de la de Ingenieros.

El día 10 del pasado han principiado los exámenes de entrada en la Escuela de Ingenieros de Caminos: componen el Tribunal los Profesores Sres. Prado, Presidente, y Morer, Alcolado, Saavedra y Caunedo; ei número de Aspirantes es 107.

Los exámenes de entrada para la Escuela de Ayudantes han principiado el 14 de setiembre: forman el Tribunal los Profesores