

jetas con cepos, y las de las rampas interiores de mampostería ordinaria.

Toda mampostería ordinaria que se emplee en estas obras será con mortero hidráulico, según lo prescrito por la Superioridad para otras análogas.

El sistema propuesto para la ejecución de estas obras es el de contrata, y el término para la misma de cuatro años, debiendo atenderse en ella con preferencia á la del espigón del O., por ser el de más necesidad para el abrigo de las embarcaciones y el servicio del puerto.

El importe del presupuesto de ejecución material de estas obras es de 346,881 escudos, de los cuales corresponden 254,464 á los espigones, 37,921 á las rampas interiores, 36,496 á las obras accesorias, y 18,000 á los andamios y medios auxiliares de lanchas, botes, etc., necesarios para la construcción de las obras. El presupuesto de contrata, con el aumento de 58,970 escudos del 17 por 100 que le corresponde por su clase, según lo dispuesto por la Superioridad, asciende á la cantidad de 405,851 escudos, la cual, aunque de alguna consideración, no lo es si se atiende á la clase, circunstancias é importancia de las obras del puerto de la Coruña, á la necesidad y al gran servicio que han de prestar al mismo y á la navegación.

Finalmente, habiéndose terminado los trabajos de este proyecto en fines del año anterior, y pasado en principios del presente, como está prevenido, á los señores Comandantes de Marina y de Ingenieros militares para su informe, en lo relativo á los respectivos ramos de Marina y Guerra, se han servido evacuarle favorablemente en 13 de Enero y 24 del mes actual, por lo que debo expresarles mi reconocimiento, pues aun cuando el segundo impone algunas condiciones, relativas á la fortificación de la plaza, á las cuales se debe sujetar, no afectan al proyecto en general, y he tenido el honor de remitirlo á la Superioridad, por conducto del señor Inspector del distrito, en 25 del corriente mes, hallándose, por lo tanto, pendiente de la aprobación superior.

Además de este proyecto he formado separadamente los de una casa para Capitanía del puerto y otra para el bote-salva vidas y servicio del mismo, cuya situación, así como la de carabineros que se indica en el plano en las dos que se pueden adoptar, está pendiente de resolución y los proyectos de la aprobación superior.

RESÚMEN.

Resumiendo lo dicho en esta reseña, resulta que, después de los diferentes proyectos que se han formado para el puerto de la Coruña, están en ejecución las obras del malecón y de los muelles embarcaderos con pilotes de hierro, y en proyecto, pendiente de aprobación, las de una dársena, cuyos presupuestos totales importan las cantidades siguientes:

	Escudos.
Malecón y obras adicionales.	642,348
Muelles embarcaderos.	155,054
Dársena y obras accesorias.	405,851
que suman el total de.	1.203,253

Con estas obras quedan, en mi concepto, completamente satisfechas, por mucho tiempo, las necesidades del puerto de la Coruña, en lo relativo al desahogo y comodidad de las faenas del comercio del mismo y de la población, evitando el gran defecto que se notaba en esta; á la facilidad de la carga y descarga, y al abrigo, sin perjudicarle en nada ni oponerse á cualquiera otra obra que más adelante se trate de realizar, si lo exigiesen las circunstancias del puerto y población de la Coruña. Concluiré esta reseña, rogando á los que se tomen el trabajo de leerla dispensen las faltas que en ella noten y la molestia que les ha ocasionado

C. DE URIBE.

Reflexiones acerca del servicio de las carreteras provinciales.

Muchas son las Diputaciones provinciales que han procurado ó procuran reunir fondos destinados á la construcción de caminos, manifestando así sus naturales deseos de satisfacer las aspiraciones de los pueblos que representan, acudiendo á empréstitos las que no tienen los recursos necesarios, ó las que, comprendiendo cuán reproductivos son los sacrificios que se hacen en las obras públicas, cuando se aplican con inteligencia, no dudan en colocarse con sus resoluciones al nivel de los adelantos del siglo.

Con satisfacción suma hemos visto iniciada por muchas corporaciones provinciales la expresada senda, que habrá sido indudablemente acogida con entusiasmo por los pueblos interesados que, si desean y claman por la disminución de las contribuciones, cuando no ven la justificación y utilidad de sus sacrificios, no escatiman nunca los que se les imponen para desarrollar sus intereses materiales, y principalmente para el fomento de las comunicaciones.

Las Diputaciones, pues, que hayan procurado los recursos necesarios á la construcción de los caminos provinciales, habrán cumplido con uno de sus deberes más importantes, y merecerán siempre indudablemente la consideración de los pueblos de su territorio. Así como también serán acreedoras á justi-

simas censuras aquellas corporaciones provinciales que, obtenidos los necesarios recursos, no los inviertan con el acierto debido, procurando la posible equidad, la mayor economía y la buena administracion.

Por desgracia, en el estado actual de las cosas, debemos más lamentar que aplaudir; y si algo puede censurarse en las mismas corporaciones provinciales, es indudable que, en la administracion central, en el Gobierno ó en los reglamentos que detallan y limitan la administracion provincial, se halla el germen de los desaciertos que se cometen y pueden cometerse en materia de obras públicas provinciales.

En nuestro sentir, conocidos estos defectos, no debe demorarse su correccion; y si dentro del limitado círculo en que hayamos podido hacer nuestras observaciones les descubrimos, es natural consecuencia deducir que sobrados datos existirán ya en los centros administrativos correspondientes.

No somos partidarios de la centralizacion, deseamos que las provincias y los municipios respiren con desembarazo en una atmósfera con vida propia, y que permita á sus administradores cumplir con la importante gestion que se comprometieron llenar, al aceptar un puesto en las corporaciones populares; sin que extremadas limitaciones destruyan su accion y estingan el estímulo y el entusiasmo natural que nace en quien puede favorecer y fomentar los intereses del mismo país en que vive.

Bien conocemos que la observacion de los sucesos no favorece demasiado á la idea de la descentralizacion en materia de obras públicas; y como la práctica de las cosas se halla en desacuerdo con el resultado de las anteriores reflexiones, no podemos ménos de lamentarlo y sentir que la conveniencia de los intereses públicos exija todavía que la accion del Gobierno haga sentir su influencia en la administracion de las provincias y de los pueblos; influencia que sería perniciosa si las Diputaciones y los Ayuntamientos estuvieran dotados de condiciones que hoy por desgracia no reunen en general.

Las disposiciones que actualmente rigen en la administracion provincial coartan demasiado todavía la mision de las Diputaciones en materia de obras públicas, y sobre todo carecen de la unidad necesaria y consiguiente á un estudio completo de las cuestiones que abraza este servicio. Unas veces se establecen atribuciones que tienen un carácter marcado de descentralizacion, y se coartan en otro lugar las facultades concedidas, prescribiendo formalidades

y tramitaciones excesivas que prestan un carácter indeciso á la administracion, poco propicio para el desarrollo de los intereses materiales.

La ley de Gobiernos de provincia de 25 de Setiembre de 1863 tuvo por objeto descentralizar y extender el círculo de accion de las Diputaciones provinciales; y como consecuencia para armonizar los principios en ella consignados con las atribuciones de los Gobernadores, se expidió despues el Real decreto de 17 de Octubre inmediato.

En él se crea en cada provincia una junta de obras públicas, cuyo objeto es la consulta de todos los proyectos de obras que se costeen con fondos provinciales y municipales, pretendiendo sin duda establecer con ellas en las provincias, bajo la presidencia de los Gobernadores, una Junta consultiva análoga á los cuerpos consultivos del Estado, que prestando las bastantes garantías para la calificacion de ciertos proyectos, puedan estos, cuando no llegan á cierta importancia, ser aprobados sin someterlos al examen y apreciacion de la Superioridad.

El pensamiento, pues, digno es de alabanza, pero el modo de realizarle no es propicio para el objeto; y la práctica del poco tiempo que rigen estas disposiciones habrá hecho comprender que el resultado que proporcionan las juntas de obras públicas de las provincias, si bien de alguna utilidad porque habrán hecho comprender muchos defectos que existen en el proyecto y la ejecucion de las obras provinciales, no habrán indudablemente dado todo el resultado que se esperaba, porque su constitucion es defectuosa, y por otra parte, ántes de su establecimiento ha debido y podido hacerse una buena organizacion de este servicio especial de obras públicas, para evitar que muchas Diputaciones miren con disgusto las expresadas juntas, que precisamente han de descubrir y presentar las faltas de formalidades, los defectos y errores de sus proyectos y de sus obras, produciendo por consecuencia entorpecimientos ó dilaciones que han de lamentar ó han de procurar vencer contra las disposiciones vigentes, dando lugar á que las Diputaciones provinciales consideren con recelo á unas juntas que debieran ser precisamente la base de su confianza y la garantía de la buena inversion de los fondos provinciales.

Los Ingenieros Jefes de las provincias tienen señalado su puesto en las expresadas juntas; el artículo 20 del Real decreto citado les confiere también la obligacion de hacer la recepcion de las obras.

El artículo 1.º del Reglamento aprobado por Real

decreto de 28 de Octubre de 1863 declara corresponder á los Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos el estudio, direccion y vigilancia de los caminos públicos ordinarios que se costeen con fondos provinciales.

La órden de la Direccion general de Obras públicas de 29 de Febrero de 1864 declara, en discordancia con el citado Reglamento, que las Diputaciones pueden elegir la persona facultativa que crean conveniente; y tambien que el Ingeniero Jefe debe examinar si los proyectos llenan las *prescripciones establecidas*, debe vigilar la ejecucion de las obras denunciando cualquier abuso, etc.

La Real órden de 3 de Junio de 1865 dispone que los Ingenieros Jefes deben *prestar su cooperacion* á las disposiciones que el Gobernador de la provincia dicte respecto á las obras provinciales; indica que el Ingeniero Jefe es el superior respecto del funcionario encargado de dirigir y vigilar las obras, y que debe revisar las liquidaciones, y encontrándolas arregladas, poner su V.º B.º

Todas estas disposiciones, dotadas de una elasticidad inconveniente, son poco propicias para que los Ingenieros Jefes conozcan bien cuáles son sus atribuciones, y puedan con desembarazo hacer de ellas el uso que corresponde.

Colocados en las juntas de obras públicas, los informes que emiten los Ingenieros Jefes respecto de los proyectos que pasan previamente á su exámen, son calificados despues por los Ingenieros subalternos á sus órdenes; lo cual es irregular, y puede en algunos casos ser inconveniente.

Nombrados por las Diputaciones los funcionarios para dirigir y vigilar sus construcciones, no siempre recaerán sus nombramientos en personas idóneas; y los Ingenieros Jefes de las provincias, á quienes se recomienda la vigilancia sin darles todos los medios y atribuciones para ejercerla, á quienes se les encarga la recepcion de obras de las cuales apenas tienen conocimiento, que se les ordena la revision y sancion de las liquidaciones de trabajos cuya ejecucion no han tenido medios de calificar, se colocan en una situacion consiguiente á la indecision con que están escritas la mayor parte de las disposiciones que se refieren al servicio de obras públicas provinciales.

De esta vaguedad de las disposiciones vigentes nace la diversa organizacion con que en cada provincia se establece este servicio, y los desaciertos que en muchas se cometen con grave daño de los intereses públicos.

El desarrollo que vá tomando y que debe tomar la construccion de caminos provinciales y vecinales, exige por parte del Gobierno alguna atencion para organizarle de un modo conveniente, á facilitar la iniciativa de las corporaciones locales, evitando que se malgasten los sacrificios que los pueblos hacen, prestándoles el apoyo y los conocimientos que con la práctica ha adquirido la Administracion central.

Es muy necesario hacer comprender que el carácter de los caminos provinciales y vecinales y su objeto exige mucha economia en su construccion, y que deben las Diputaciones provinciales procurar resolver del mejor modo posible el problema de *hacer con el menor coste la mayor longitud de carretera*, en vez de consentir hacer caminos vecinales con condiciones onerosísimas, impropias de estas vias de comunicacion, y que dán una triste idea de la administracion de las obras provinciales y del personal facultativo que en ellas ha intervenido.

Por desgracia, la mayor parte de los caminos vecinales que hemos tenido ocasion de recorrer, muestran más los deseos de ejecutar vias muy perfeccionadas que el de satisfacer las condiciones que deben ser la base de esta clase de comunicaciones, destinadas á servir á una circulacion muy limitada. Examínense los expedientes de los caminos provinciales construidos en la mayor parte de las provincias, y se podrá comprobar si se ejecutan con oportunidad y con las condiciones que son necesarias para que no tenga nada que censurarse á las Diputaciones.

Por otra parte, si estas corporaciones tienen el derecho de acordar sobre la construccion de carreteras, necesitan para ejecutarlas la aprobacion del Gobierno, cuando su presupuesto exceda de 500,000 rs., la del Gobernador cuando pase de 200,000, y siempre que sea necesaria alguna expropiacion forzosa tambien es indispensable la aprobacion del Gobierno. Además, las atribuciones de las corporaciones provinciales se hallan algun tanto coartadas con la obligacion de presentar *todos los proyectos* á la junta de obras públicas, y de someterlos á la aprobacion de la Superioridad, si no se aprueban.

Vemos, pues, por una parte que las atribuciones de las Diputaciones se hallan demasiado limitadas, y por otra que el empleo de los fondos provinciales no se halla sin embargo bastante garantido, ni los intereses de las provincias están satisfechos para lograr desarrollar bien la construccion de las carreteras.

Aprobados los proyectos, su construccion se lleva

á cabo por los funcionarios de la Diputación. ¿Qué disposiciones escritas existen que señalen las relaciones entre dichos funcionarios y los Ingenieros Jefes de las provincias, que deben vigilar las obras? Ninguna. ¿Qué atribuciones tienen estos para adoptar resoluciones, evitar abusos y dictar providencias en beneficio de las mismas obras? No están determinadas. ¿Qué resoluciones directas puede adoptar el Ingeniero Jefe en casos concretos, y qué garantía tiene la administración provincial y los mismos empleados facultativos en casos perentorios de resoluciones de trascendencia? Las desconocemos.

Cualquiera que sea la latitud que se otorgue á las atribuciones de las Diputaciones, la buena ejecución de las obras y la gestión de las cuestiones facultativas y administrativas que se suscitan exige que se organice de una manera estable, uniforme y clara el servicio provincial de los caminos, con lo cual es indudable que se garantizaría más la buena inversión de los fondos provinciales, y se daría motivo y confianza para ampliar las atribuciones de la provincia descentralizando, como es ya conveniente, su acción, demasiado comprimida todavía, á nuestro modo de ver, más que por la ley, por la vaguedad ó falta de acuerdo de muchas disposiciones.

En los artículos que publicamos en el año de 1864 referentes al servicio del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, decíamos: «falta mucho que arreglar respecto á los servicios provinciales y municipales, á fin de que, obrando las Diputaciones y los Ayuntamientos con la debida independencia del poder central, se lleven á cabo los trabajos con la economía y buen resultado que merecen los sacrificios de los pueblos, sirviéndoles no obstante para el logro de estos resultados la enseñanza, adquirida con la práctica, del Estado, sus consejos y la alta inspección que sobre la organización de estos servicios debe establecerse, de una manera más explícita y concreta.» Las circunstancias no han variado, y estas mismas consideraciones son aplicables en la actualidad.

A nuestro modo de ver, el desarrollo de las comunicaciones provinciales y vecinales, germen y necesidad perentoria de nuestra riqueza pública, exige por una parte más latitud en la gestión administra-

tiva de las Diputaciones provinciales; y por otra mayores garantías para la formación de los proyectos y para la buena ejecución de las obras.

Un examen concienzudo y simultáneo de todas las disposiciones vigentes en materia de obras públicas provinciales, y el estudio consiguiente para ponerlas en armonía, sería tal vez bastante para preparar el camino que conviene seguir para llegar al arreglo que deseamos en este servicio, lo cual es cada día más necesario y urgente. Y si á este estudio se agrega el de los resultados que han dado tales disposiciones, y se tiene en cuenta las aspiraciones del país, la conveniencia de facilitar cuanto pueda contribuir á fomentar el estímulo de las administraciones provinciales en el desarrollo de los intereses materiales, y que la enseñanza práctica adquirida ya por el Estado es y debe ser la mejor base para lograr los resultados más beneficiosos, no dudamos que se llegará á la organización completa del servicio de las obras públicas provinciales, y principalmente de sus carreteras, cuyo estudio y construcción ha de desarrollarse precisamente en poco tiempo, si la riqueza del país ha de ser fomentada como es debido y como lo demandan ya los intereses creados.

Al empezar este artículo habíamos pensado concretar nuestro pensamiento descendiendo á señalar bien las bases que en nuestra opinión podrían servir para la reglamentación de este servicio provincial; pero al detener ahora nuestra pluma, consideramos habernos extendido ya más de lo que nos propusimos, y si bien en lo escrito no hemos determinado marcadamente los detalles, manifestamos ya nuestro modo de apreciar lo existente y el camino que puede seguirse para subsanar los muchos defectos que contiene. Si nuestras muchas ocupaciones nos lo permiten, en otra ocasión marcaremos con minuciosidad las bases que nuestra razón nos enseñe como más convenientes, y hasta tanto quisieramos que estas observaciones sirvieran siquiera para llamar algo la atención sobre este importante asunto, de interés inmediato y de suma trascendencia.

M. GARRAN.