

**Reseña de las obras públicas que se hallan en construccion en la provincia de la Coruña.**

Las obras que actualmente están en ejecucion en esta provincia, son de la clase de carreteras y puertos. De las primeras, incluidas en el plan general aprobado por Real decreto de 6 de Setiembre de 1864, se hallan terminadas las dos de primer orden de 98 kilómetros, las cuatro de segundo orden de 197, y una pequeña parte de 45 de las de tercero, que suman la longitud de 340 kilometros; y están en construccion las siguientes de las últimas, con las longitudes que se expresan:

	Longitud, Kilómetros
Coruña á Camariñas por Carvallo y Vimianzo. — Seccion de Carvallo á Vimianzo. . . . .	36
Vimianzo á Corcubion. . . . .	27
Betanzos á Agoloda por Mellid.—Seccion de Betanzos al rio Ulla. . . . .	65
Linares al confin de la provincia de Lugo por Santa Marta. — Seccion de Linares á Santa Marta . . . . .	40
Angeles á Noya. . . . .	55
Boimorto á Muros, por Arzua, Padron y Noya.—Seccion de Boimorto á Arzua. . . . .	13
Babanas á Mugaridos, Seijo, Ares y Redes. —Seccion de San Victorio á Ares. . . . .	3
	217

Además de estas obras de carreteras, están tambien en construccion las del puente de Puente de Ume, en la de segundo orden de Betanzos á Jubia, —De obras de puertos, están en ejecucion las de los siguientes: Coruña, Ferrol, Mugaridos, Seijo, Santa Eugenia y Palmeira.

El objeto de esta reseña, es dar una lijera idea de las obras referidas, de sus principales circunstancias y del estado en que se encuentran en la actualidad, segun las noticias de los Ingenieros respectivamente encargados, para lo que empezaré por el orden indicado.

**CARRETERAS.**

Carretera de la Coruña á Camariñas por Carvallo y Vimianzo.

*Seccion segunda de Carvallo á Vimianzo.*

Sale esta carretera de la Coruña y pasando por Carvallo y Vimianzo, termina en el puerto de Camariñas. Por el pais que recorre y los puntos que enlaza, es una de las de más necesidad é interés de esta provincia. Su longitud total aproximada será de 95 kilómetros, y se puede considerar dividida en tres secciones; la primera, de la Coruña á Carvallo, que está construida en una longitud de 33 kilómetros; la segunda, de Carvallo á Vimianzo, de 36, que se halla en construccion, y la tercera, de Vimianzo á Camariñas, de 26 próximamente, que no se ha estudiado todavía.

Las obras de esta seccion se empezaron en los primeros meses del presente año y se han continuado durante el mismo con fuerza y actividad en los cinco trozos en que está dividida, hallándose en la actualidad bastante adelantadas, pues se encuentran 20 kilómetros esplanados en la mayor parte de las obras de fábrica construidas. Las principales de estas, son el puente de Gubian formado de un arco escarzano de 14 metros de luz, el de Carvallo, de otro de 9 y el de Torelo, de tres, de 5 metros cada uno. Estos tres puentes que se han construido con las bóvedas, pilas y los aristones de sillería, se hallan cerrados y próximos á su terminacion, y están concluidos además cuatro pontones, cinco alcantarillas y treinta tageas. Las dos primeras secciones de esta carretera, con la que sigue de Vimianzo á Corcubion por Carvallo, cuyo proyecto se formó y aprobó con esta denominacion en la parte de Carvallo á Corcubion por Real orden de 27 de Junio de 1863; y habiéndose dividido despues en el último plan en las dos carreteras referidas; por esta razon no se ha estudiado todavía la tercera seccion de Vimianzo á Camariñas de la primera.

Carretera de Vimianzo á Corcubion.

Partiendo esta carretera de la anterior en Vimianzo, se dirige al puerto de Corcubion, y aunque este es de más importancia que el de Camari-

ñas, se puede decir que es un ramal de aquella y de consiguiente, también de necesidad é interés para esta provincia por las mismas razones expresadas en la primera. Su longitud es de 27 kilómetros dividida en cuatro trozos; las obras se han empezado también en el año actual, como en la anterior, pero más tarde, por lo que no se hallan tan adelantadas; sin embargo, lo están bastante, pues están explanados 10 kilómetros y construidas las obras de fábrica principales que son el puente de Vilasco, de un arco semicircular de 9 metros de diámetro, los de Cambeda y Verdeogas de arcos escarzanos de 7 y 9 metros de luz, faltando solamente el de Giñares de otro arco escarzano de 11 metros que se halla en construcción. La fábrica de estos puentes es como la de los otros de bóvedas, pilas y aristones de sillería; los tres primeros están cerrados y próximos á terminarse, y además se han concluido dos pontones, tres alcantarillas y doce tageas.

Carretera de Betanzos á Agolada por Melid.

*Seccion de Betanzos al rio Ulla.*

Esta carretera sale en Betanzos de la de primer orden de Madrid á la Coruña, y pasando por Melid, sigue despues de cruzar el rio Ulla, limite de esta provincia, con la de Pontevedra á unirse en el punto de Agolada de la última con la de segundo orden de Orense á Santiago por Lalin. Es, puede decirse, la que establece la comunicacion directa entre las provincias y capitales de la Coruña y Orense, atravesando una parte de la de Pontevedra, y tanto por estas circunstancias como por el país que cruza y los pueblos que pone en comunicacion, es una de las mas importantes de esta provincia.

La seccion de Betanzos al rio Ulla, comprendida en la misma, tiene 65 kilómetros de longitud y está dividida en siete trozos, de los cuales los cuatro primeros forman parte de una contrata, y los tres últimos de otra. En ambas se han empezado las obras en este año, pero han podido adelantarse poco por causa de la formacion de los expedientes de expropiacion que no ha permitido desarrollarlas con fuerza. Sin embargo, se ha trabajado en cuanto se ha podido, y se hallan explanados 7 ú 8 kilómetros, y en construcción varias obras de fábrica. Las principales de estas son los cuatro puentes de las Tascas, del Sapo, de Présaras y de Beseña, este último sobre el rio Ulla, que es el de más consideracion, y cuatro pontones.

Los tres primeros son de arcos rebajados al quinto de su cuerda de 13, 11 y 14 metros de luz y 6 de altura, y el último de tres arcos de tres centros de 15 metros de luz cada uno y 9 de altura.

Los puentes de las Tascas, de Présaras y de Beseña están en construcción, hallándose ya cerrados los tres arcos del último; se han terminado tres pontones y varias alcantarillas y tageas.

Carretera de Linares al confin de la provincia de Lugo por Santa Marta.

*Seccion de Linares á Santa Marta.*

Parte esta carretera de la de primer orden de Rabade al Ferrol en Linares, á 14 kilómetros de esta última ciudad, y pasando por Santa Marta, sigue al confin de la provincia de Lugo para continuar en ella á Vivero. Tanto por los puntos que enlaza como por el país que recorre y porque pone en comunicacion esta provincia con la de Lugo por la costa para continuar á la de Oviedo, es de una gran importancia. Se puede considerar esta carretera dividida en dos secciones, una de Linares á Santa Marta y otra de este último punto al confin de la provincia; la primera está en construcción y la segunda no se ha estudiado todavía.

Las obras de esta seccion, cuya longitud es de 40 kilómetros precisamente dividida en cinco trozos, se empezaron en principios del año de 1865 y debieran hallarse ya terminadas, si no fuera por los expedientes de expropiacion y otros entorpecimientos que han retardado su ejecucion; pero, sin embargo, se encuentran adelantadas y pueden quedar concluidas en todo el año próximo, pues se hallan explanados 36 kilómetros, afirmados 24, construidas la mayor parte de las obras de fábrica y en construcción las que faltan. Las principales de estas son los puentes de San Saturnino, de un arco escarzano de 15 metros de luz, que se halla concluido; el de Mera, de tres arcos de la misma clase de 9 metros de luz cada uno, que está con los estribos y pilas en los arranques y acopiada toda la sillería del dovelage, y el de Rio Mayor, de un arco escarzano de 9 metros de luz, que se halla también en construcción, y dos pontones que están concluidos, así como la mayor parte de las alcantarillas y tageas, pudiendo, como se ha dicho, quedar terminadas las que faltan con las demás obras en todo el año próximo de 1866.

Carretera de Angeles á Noya.

Esta carretera es la que pone en comunicacion

á Noya, al puerto de Muros y otros puntos de interés con la ciudad de Santiago, por lo que es de la mayor necesidad é importancia. Su longitud es de 35 kilómetros próximamente dividida en tres trozos de 11 á 12 cada uno.

No hay en ella obras de fábrica de consideracion, pues la mayor es un ponton de arco semicircular de 8 metros de diámetro y 9 de altura, siendo las demás de la clase de alcantarillas y tageas. A esto y á la fuerza y actividad desplegada en los trabajos por el contratista de las obras de esta carretera, se debe el que, siendo de treinta meses el plazo para su ejecucion, y habiéndose empezado en el de Abril de 1864, se hallen hoy próximas á su terminacion, pues se encuentran concluidos los dos primeros trozos en una longitud de 23 á 24 kilómetros, explanado el tercero con todas las obras de fábrica construidas y parte del afirmado en disposicion de quedar terminadas para el mes de Junio ó Julio del año próximo, antes del plazo de la contrata.

Carretera de Boimorto á Muros por Arzua, Padron y Noya.  
*Seccion de Boimorto á Arzua.*

Esta carretera es una de las de más consideracion é importancia de las de su orden en esta provincia por su longitud de más de 100 kilómetros y de la mayor necesidad é interés por el pais que atraviesa y los importantes puntos que enlaza del interior y de la costa, los cuales carecen actualmente de comunicaciones que faciliten el movimiento de sus abundantes y variadas producciones. Saliendo en Boimorto de la del mismo orden de Betanzos á Agolada por Mellid, se dirige por Arzua, Puente Ulla, Padron y Noya al puerto de Muros, de la que solo está en construccion la primera seccion de Boimorto á Arzua, de la cual me ocuparé, y en estudio la segunda de Arzua á Puente Ulla con parte del proyecto aprobado.

Las obras de dicha seccion, cuya longitud es de 15 kilómetros dividida en dos trozos, no se han podido empezar hasta el presente año por los expedientes de expropiacion y otras causas; pero se encuentran ya bastante adelantadas en la explanacion y el afirmado, y en cuanto á las obras de fábrica, la principal es un ponton que se halla construido, de modo que podrán quedar terminadas las obras de esta seccion para mediados del año próximo.

Carretera de Cabanas á Mugaridos, Seijo, Ares y Redes.

*Seccion ó trozo de San Victorio á Ares.*

Esta carretera, que partiendo en Cabanas de la

de segundo orden de Betanzos á Jubia, se dirige á los puertos de Mugaridos, Seijo, Ares y Redes, es tambien de necesidad é interés. Se puede considerar tambien dividida en cuatro secciones ó más bien atendiendo á su corta longitud, en cuatro trozos. Los dos primeros de Cabanas á Mugaridos y Seijo de 12 kilómetros, están construidos, el tercero de San Victorio á Ares, de 3, en construccion, y el cuarto de Limodre á Redes, de 1,5, en proyecto aprobado, por lo que me ocuparé únicamente del tercero.

Por las mismas causas que en otras carreteras y las circunstancias particulares de las obras, no se han podido empezar estas hasta el año actual ni desarrollarlas con la fuerza necesaria, por lo que no se encuentran tan adelantadas como seria de desear. Sin embargo, se ha explanado una parte y construido varias tageas, atendiendo con preferencia á la obra de fábrica de más importancia que es un muro ó malecon de 700 metros de longitud y 3 de altura para pasar la playa ó arenal del puerto de Ares con una rampa de 110 metros de largo y 4 de ancho en la parte superior que ha sido indispensable para las faenas de carga y descarga de efectos y embarque y desembarque de personas que quedaban interrumpidas con el malecon. De este se han construido 400 metros lineales y 50 de la rampa, y se trabaja en el resto, aunque no con fuerza, por la mala estacion y los temporales; pero podrán quedar terminadas todas estas obras en el año que viene.

Puente de Puente deume.

En la carretera de segundo orden de Betanzos á Jubia que se halla construida, existia sobre la ría de Puente deume el antiguo puente del mismo nombre, notable por su extraordinaria longitud de más de 600 metros, pero se encontraba en tan mal estado que fué preciso construir uno provisional de madera, y ahora se está construyendo el definitivo de piedra. Este se halla formado por once arcos, cinco en el centro carpanales de cinco centros, de 12,50 de luz cada uno y seis semicirculares de 10, tres por cada lado, separados los primeros de los últimos por pilas-estribos, y los muros de las avenidas, cuya longitud, con la del puente, es de 600 metros. Las fundaciones de este puente se ejecutan por Administracion y las demás obras por contrata. Siendo estas de bastante consideracion y ofreciendo su construccion algunas circunstancias particulares, el Ingeniero encargado de las mismas, describirá con más detalles en una reseña

separada las relativas á este puente así como al provisional y las demás que se refieran á ellas, por lo que sin detenerme más en esta pasaré adelante.

#### Obras varias.

Además de las obras referidas, se ejecutan las de reparación de la carretera de segundo orden de Betanzos á Jubia, las de nueva construcción de las travesías de Santiago correspondientes á las carreteras del mismo orden de Lugo á Santiago y de la Coruña á Pontevedra y las de las casillas de peones camineros de esta última.

Las primeras se encuentran bastante adelantadas y quedarán concluidas pronto, las segundas se han terminado, y las últimas, que son trece casillas están próximas á terminarse.

#### PUERTOS.

Los de esta provincia en que se ejecutan obras son, como se ha dicho antes, los siguientes: Coruña, Ferrol, Mugaros, Seijo, Santa Eugenia y Palmeira, de los cuales me ocuparé por el mismo orden haciendo una lijera descripción de las obras y del estado en que se encuentran. Además hay otros cuyos proyectos están aprobados y en estudio, los cuales indicaré tambien.

#### Puerto de la Coruña.

Las obras que se construyen en este puerto, son las del malecon y de los muelles embarcaderos con pilotes de hierro, y están en proyecto las de una dársena para abrigo de las embarcaciones menores y de cabotaje. Siendo este puerto el de más importancia de los de la provincia, y las obras las de más consideracion de las que se ejecutan en la misma, habiéndose presentado en la formacion de los diferentes proyectos que se han estudiado y en la ejecucion de las obras algunas circunstancias particulares, me ocuparé de ellas separadamente en otra reseña, por lo que sin detenerme en esta seguiré con los demás.

#### Puerto del Ferrol.

En este puerto se ejecutan las obras de un muelle formado de tres partes ó tramos que son: un malecon, un espigon y un martillo. El primero, paralelo á la muralla, tiene 150 metros de largo y 16 de ancho, el segundo, casi perpendicular de 180 y 15, y perpendicular á este; el tercero, formando martillo, de 170 metros de longitud y 14 de ancho, con las rampas y escaleras necesarias para su servicio en los tres tramos.

Los dos primeros están concluidos hace tiem-

po, y el tercero lo estaria tambien sino fuera por los entorpecimientos y obstáculos que se han originado con motivo del fallecimiento del contratista de las obras, por los cuales despues de estar suspendidas algun tiempo se continúan por administracion y se hallan próximas á terminarse, lo que podrá tener lugar para mediados del año que entra.

#### Puerto de Mugaros.

Este puerto está situado en la ria de Ferrol y sus obras consisten en un muelle formado de un espigon de 65 metros de largo y un tramo perpendicular ó martillo de 55 y 10 de ancho para abrigo, con escaleras por dentro y fuera, con el objeto de que las embarcaciones menores puedan atracar con facilidad á ellas, segun la direccion de los vientos para el embarque y desembarque de personas y efectos.

Se han empezado estas obras en el año actual y está ejecutado el espigon y una parte de las fundaciones del martillo, el cual podrá quedar terminado para mediados del año que viene.

#### Puerto del Seijo.

Está situado tambien este puerto en la ria de Ferrol, y las obras se reducen á un espigon recto en rampa de 98 metros de longitud y 7 de ancho en direccion normal á los vientos que más ofenden, para que segun estos las embarcaciones puedan atracar por uno ú otro lado y terminado por una escalera de todo el ancho. Estas obras se han empezado en el presente año y se encuentran ya muy adelantadas, pues podrán quedar concluidas á los primeros meses del próximo.

#### Puerto de Santa Eugenia.

Las obras de este puerto de la ria de Arosa, son de un muelle espigon de 180 metros de longitud, formado de dos tramos: uno recto de 40 metros de largo y 8 de ancho y otro de 140 y 6 respectivamente en curva, con el objeto de conseguir el abrigo necesario, aunque no sea más que para las embarcaciones menores con una rampa y escalera en el último tramo para el servicio.

Estas obras se empezaron en el año anterior de 1864 y se hallan próximas á terminarse, pues solo faltan 40 metros del extremo del espigon cuyas fundaciones están ejecutadas en su mayor parte y podrán quedar completamente concluidas para mediados del próximo año de 1866.

#### Puerto de Palmeira.

Las obras de este puerto tambien de la ria de

Arosa, se reducen á la reparacion de unos muros antiguos que existian en el mismo, formando una especie de dársena para abrigo de las embarcaciones menores, construyendo dos trozos de aquellos que se hallaban arruinados; el uno de 45 metros de largo y el otro de 35 con 5 de altura y 2,5 de espesor.

Se han empezado estas obras en el mes de Julio último, por lo que se ha podido trabajar poco en ellas; pero sin embargo, por el estado en que se encuentran, podrán quedar terminadas para mediados del año que entra.

Puertos de la Puebla, Muros, Betanzos, Redes, Puente Cesures, Son y Malpica.

Además de las obras referidas que se hallan en construccion, están formados y aprobados los proyectos de los cuatro primeros de estos puertos cuyos importes de los presupuestos de contrata son los que siguen: Puebla 92.506 escudos; Muros 66.504; Betanzos 48.564 y Redes 7.978, y en estudio los de los tres últimos de Puente Cesures, Son y Malpica, de los cuales se dará tambien á su tiempo una reseña.

#### Resúmen.

Reasumiendo lo referido en esta reseña, resulta que en la provincia de la Coruña hay construidos 340 kilómetros de carreteras de primero, segundo y tercer orden, y en construccion 217 de las últimas, que pueden quedar terminados en el año de 1867. Además se podrán empezar algunas cuyos proyectos están aprobados en una longitud de 107 kilómetros y se están estudiando otros para ir completando el plan general de las carreteras de esta provincia.

De puertos, se hallan en construccion las obras de seis, que pueden quedar terminadas todas en el año entrante, aprobados los proyectos de cuatro y en estudio los de tres.

Tal es, pues, el estado de las obras públicas que están en ejecucion en la provincia de la Coruña, ligeramente expresado en esta reseña en lo que se refiere á carreteras y puertos, y en otras se darán á conocer por separado como he dicho, las del puerto de la Coruña que son las de más consideracion y las del puente de Puente deume.

Coruña 31 de Diciembre de 1865.

CELEDONIO DE URIBE.

## PLANES de caminos provinciales.

### I.

La Real orden circular de 24 de Diciembre de 1862 dispuso que las Diputaciones provinciales formasen los planes de caminos, que con los ferro-carriles y las carreteras de 1.º, 2.º y 3.º orden, que el Gobierno construye con cargo á los fondos del presupuesto del Estado, han de constituir la red general de vias de comunicacion, que durante un periodo prudente ha de llenar las necesidades de la agricultura, de la industria y del comercio: en esta disposicion se define clara y terminantemente, que los caminos de que se trata se han de *construir y conservar con fondos provinciales*, declaracion que se repite en las disposiciones primera y cuarta de la citada Real orden: por consiguiente, estos caminos en su parte económica, en lo que se refiere al presupuesto á cuyo cargo deben ponerse los gastos de la construccion, y en el cual se habrán de consignar las cantidades fijas para su conservacion, están perfectamente definidos y es indudable que han de estar al cargo del presupuesto de la provincia que anualmente vota la Diputacion.

Los pueblos, despues de satisfacer las cuotas destinadas al presupuesto del Estado y provincial, y cubiertas las atenciones del municipal, podrán contribuir con arreglo á las leyes de contabilidad y á las demás disposiciones vigentes en la materia, á la construccion de los caminos provinciales de los planes estudiados, con arreglo á la Real orden de 24 de Diciembre de 1862; pero no á su conservacion que, como gasto permanente no puede, en buena doctrina y orden administrativo, ponerse á cargo del ramo de la Administracion municipal á quien no le corresponde la gestion de las obras públicas de que se trata.

Asi se ha verificado entre el Estado y las provincias: aquel en determinadas ocasiones ha auxiliado la construccion de carreteras provinciales, que no entraba en su plan ejecutar; y á su vez las provincias han contribuido á la ejecucion de las carreteras generales, cuyos gastos se habia reservado el Gobierno; pero ni