

obras públicas se procede en Londres, y es probable que en otras varias ciudades del reino unido.

M.

(Se continuará.)

OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA DE VALLADOLID.

Las obras públicas de la provincia de Valladolid han tenido en estos diez últimos años un grande desarrollo; en principios del año 1861 habia sólo 407 kilómetros de carreteras de primer orden abiertos al tránsito público, y en fin de 1870 existian 700 kilómetros en explotacion, de los tres órdenes, y se estaban terminando cuatro carreteras, con una longitud total de 125 kilómetros, completándose así el plan general acordado por el Gobierno. — Las ventajas que de esta red de carreteras ha reportado esa provincia, esencialmente agrícola, son inmensas, y para ello basta decir que en varias de estas líneas, en que se pagaban los trasportes á 200 milésimas de escudo por kilómetro (cuando podia transitarse), hoy, construidas las carreteras, se hacen por la cuarta parte. — A muchas consideraciones da lugar la enunciaci6n de este hecho, pero no nos proponemos desarrollarlas en este apunte, y nos concretaremos á analizar el adjunto cuadro, gráfico, del costo de la conservacion en los años de 1863 á 1869, ambos inclusive, que presenta las cantidades invertidas, por este concepto, en los tres órdenes de carreteras.

Hay que manifestar : 1.º, que la conservacion se ha hecho con mucha asiduidad y esmero; 2.º, que el estado de las carreteras es muy bueno; y 3.º, que si bien en unas carreteras el material para el firme se halla próximo, en otras dista hasta 33 kilómetros; por lo tanto, los precios medios que resultan, bien pueden admitirse para tipos generales, en donde no sea muy considerable el tránsito, ni se verifique en las épocas en que más se desgasta el firme. Las cortas cantidades invertidas en los años 1866, 1867 y 1868 para la conservacion de las carreteras de primer orden, depende de que, estando muchos trozos paralelos al ferro-carril del Norte, el tránsito por ellos disminuyó considerablemente, y no precisaba, por lo tanto, un gran gasto de conservacion; se vió, sin embargo, que, por poco que éste fuera, el desgaste era mayor de lo que se calculó, y se surcaron bastante estas car-

reteras, formándose baches de alguna consideracion, y de ahí el haberse destinado más cantidad, para esta conservacion, en el año siguiente de 1869. — Dedúcese de aqui que, por término medio, las carreteras de primer orden, de un tránsito regular, no pueden conservarse en buen estado sin invertir la cantidad de 200 escudos anuales por kilómetro.

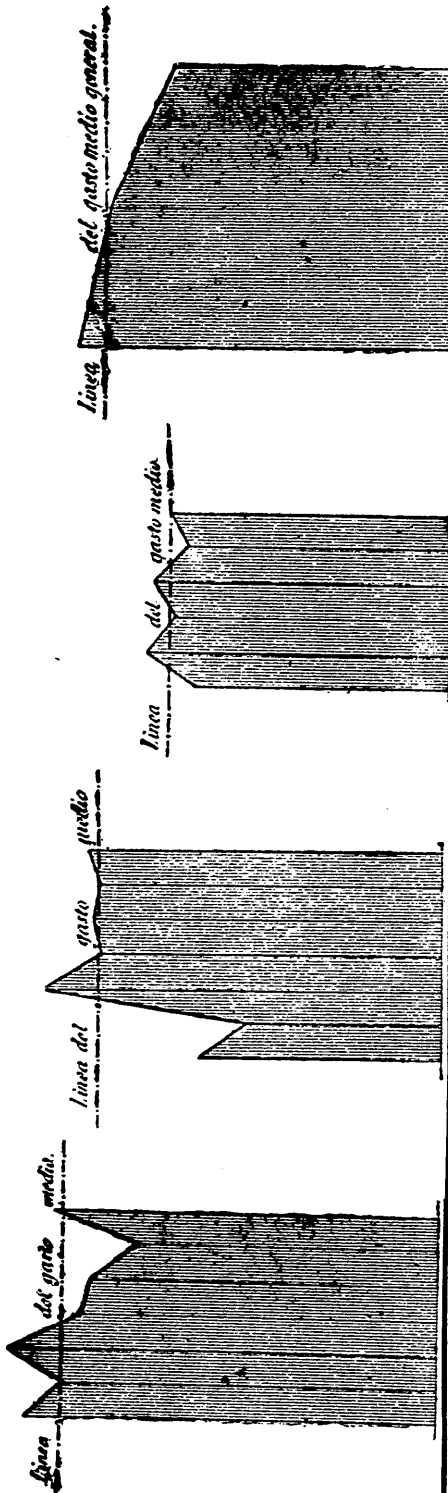
Las carreteras de segundo orden, en los años de 1863 y 1864, dieron lugar á muy corto gasto para la conservacion; y se comprende que así sucediera por estar recientemente concluidas; pero se ve que en los cuatro últimos años hubo una grande regularidad en los gastos, siendo, por término medio, algo menor que en las de primer orden, como así debia ser, por el menor ancho que tienen; por lo tanto, bien puede decirse que para la conservacion de las carreteras de este orden hay que contar con un gasto medio de 185 escudos anuales por kilómetro.

Finalmente, en las carreteras de tercer orden pueden hacerse las mismas consideraciones que las manifestadas con las de segundo orden, si bien están en esa provincia en algunas mejores condiciones, por tener más próxima la piedra para el firme, y por lo tanto el menor precio que resulta de 150 escudos 500 milésimas, por término medio, para el gasto anual, en un kilómetro, no puede atribuirse sólo al menor ancho de las carreteras de ese orden, sino tambien al menor precio de adquisicion de la piedra.

Resulta, en resumen, de estos datos, que la conservacion de las carreteras de Valladolid se ha hecho con suma economia, y para poder presentar igual comparacion en las diferentes zonas de la Peninsula, estimariamos mucho que nuestros dignos compañeros en las provincias nos remitiesen análogos estados, para hacer ver la buena inversion de los fondos que el Gobierno destina á tan importante servicio.

PROVINCIA DE VALLADOLID.-GASTOS DE CONSERVACION.

CARRETERAS DE... 1.º orden. 2.º orden. 3.º orden. RESUMEN GENERAL.



Años.	Cantidades invertidas.	Escudos.	Número de kilómetros conservados.	Gasto anual por kilómetro.
1865	90.972,403	407	225,519	225,519
1864	91.201,746	452	201,774	201,774
1863	57.875,256	249	252,425	252,425
1866	47.668,426	249	191,459	191,459
1867	46.716,168	251	186,120	186,120
868	40.457,528	251	161,106	161,106
1869	52.671,252	251	209,846	209,846
Escudos. 202,696 Gasto medio anual por kilómetro.				
Suma.	427,540,759	2,110		
1865	5.039,226	25	152,140	152,140
1864	8.579,977	82	104,629	104,629
1863	44.581,485	205	218,628	218,628
1866	39.996,601	218	185,471	185,471
1867	40.542,408	218	185,057	185,057
1868	40.165,968	218	184,258	184,258
1869	40.830,956	218	187,298	187,298
Escudos. 184,181 Gasto medio anual por kil.				
Suma.	217,554,221	1,180		
1865	9.621,545	71	155,512	155,512
1864	24.724,460	155	161,597	161,597
1863	28.536,477	191	148,559	148,559
1866	29.997,660	191	157,056	157,056
1867	27.159,264	191	142,090	142,090
1868	35.455,708	222	150,701	150,701
1869	155,274,912	1,019		
Escudos. 150,417 Gasto medio anual por kil.				
Suma.	155,274,912	1,019		
1865-69	427,540,758	2,110	202,426	202,426
CARRETERAS DE PRIMERA ORDEN.				
1865-69	217,554,221	1,180	184,181	184,181
CARRETERAS DE SEGUNDA ORDEN.				
1864-69	155,274,912	1,019	150,417	150,417
Suma.	798,149,892	4,509		
Gasto medio general por kilómetro.				
185,229				

Escala de 1 por 4000.