

MADRID, 1.º DE SETIEMBRE DE 1876.

TOMO XXIV.

NÚM. 17.

SUMARIO.

Las obras públicas y su servicio.—Memoria de las obras públicas de Puerto-Rico (conclusion).—Las incompatibilidades segun la ley de presupuestos.—Subastas.

LAS OBRAS PÚBLICAS Y SU SERVICIO.

III.

En las obras públicas ocupan un lugar principal las vías ordinarias de comunicacion, porque son las más indispensables y las que más inmediatamente sirven á los pueblos, habiendo llamado por estas razones la atencion preferente de los Gobiernos, de las Córtes y de los mismos pueblos; y sin embargo, ya se ha visto que sólo existen 18.272 kilómetros de carreteras construidas, cifra insignificante si se la compara con la extension de nuestro territorio y con los notables accidentes del terreno, que separan, como barreras difíciles de vencer, pueblos que aparecen próximos en las cartas de muchas de las provincias de la Peninsula. Así es que mientras se considera que en un país bien servido en cuanto á vías de comunicacion de todas clases, la suma total de sus longitudes ha de ser tal que corresponda por término medio un kilómetro lineal por cada kilómetro cuadrado de territorio, en España dista muchísimo de dar esta proporcion la longitud total de la red de nuestras comunicaciones, por efecto del general atraso en que estamos en este ramo de la Administracion, que tanto ha de fomentar la riqueza y el bienestar general; tomando en cuenta las carreteras del Estado, las provincias que resultan más favorecidas respecto al número de metros lineales de via pública por kilómetro cuadrado de territorio son las siguientes:

	Metros lineales de carretera por kilómetro cuadrado de territorio.
Pontevedra.	114
Santander.	108
Valladolid.	98
Madrid.	92
Logroño.	90
Alicante.	89

Y las ménos favorecidas son:

Albacete.	18
Ciudad-Real.	18
Canarias.	23
Badajoz.	26
Sevilla.	27
Lérida.	28

Si ahora se examina cuáles son las extensiones de carreteras que corresponde por habitante, aparecen como provincias mejor servidas las del cuadro siguiente:

	Metros lineales de carretera por habitante.
Valladolid.	3,5
Soria.	3,2
Segovia.	2,8
Logroño.	2,5
Palencia.	2,5
Santander.	2,5

Y las peor servidas son:

Canarias.	0,6
Málaga.	0,7
Sevilla.	0,7
Cádiz.	0,8
Barcelona.	0,8
Baleares.	0,8

Las cifras que acaban de consignarse no sufrirían notable alteracion si á la total de las carreteras del Estado se agregáran unos 2.000 kilómetros de caminos provinciales y vecinales, 5.500 de ferro-carriles en explotacion, y 600 de canales y rios navegables que existen en este país. Si comparamos los resultados de la estadística de nuestras obras públicas con los análogos que ofrece Francia, se observa que esta nacion posee 400.000 kilómetros de vías de comunicacion de todas clases, lo que da más de 700 metros lineales por kilómetro superficial y 11 metros por habitante; y aquel Gobierno considera aún necesario elevar la primera cifra á la de 674.000 kilómetros, en cuyo caso corresponderán 1.240 metros por unidad superficial y 18 por habitante.

Estas ligerísimas indicaciones confirman lo que apuntamos al escribir el primer artículo referente á esta materia en el número de la REVISTA del 1.º de Agosto; y aunque se repita lo que ya en otras muchas ocasiones se ha consignado en las columnas de la REVISTA, conviene afirmar que es indis-

pensable que se entre decididamente en el camino de un gran desarrollo de las obras de utilidad general, si han de dar fruto los gérmenes de riqueza del país, y si hemos de seguir el ejemplo que nos ofrecen las naciones de Europa, que á la par que difunden en los pueblos una sólida instrucción, multiplican las obras públicas que los enlazan entre sí y con las demas naciones, facilitando el comercio y fomentando la riqueza general.

En España, despues de conservar con esmero lo poco que en este ramo existe, es necesario dotar al país de las obras de que carece; entre ellas las que primero se presentan á nuestra consideracion son las carreteras, y en éstas el gran número de las mismas, y aún de partes de ellas que se encuentran principiadas y no concluidas, con grave daño de los intereses del Estado, que sufragó los gastos, sin ventajas positivas para los pueblos. Las calamidades de la guerra civil que ha terminado, y la consiguiente falta de recursos del Tesoro, han sido causa ó pretexto legal de un gran número de rescisiones de contratos de carreteras, cuyas certificaciones de obras ejecutadas se veia el Gobierno en la imposibilidad de satisfacer.

Por esto el desarrollo que conviene dar á esta clase de construcciones es necesario que principie por la conclusion de todos los trozos que por la causa expresada, ó por cualquiera otra si la hubiere, se encuentren en estado de construccion paralizada, y que, segun los últimos datos oficiales, sumaban 727 kilómetros; no deben, en efecto, continuar estas obras incompletas expuestas á las degradaciones que originan, en algunos casos el tránsito que por ellas abusivamente tiene lugar, y en todos las lluvias y las avenidas de los cursos de agua, cuyos accidentes producen deterioros de mucha consideracion en aquella clase de obras, sin contar con la pérdida más importante de haberse invertido un gran capital en construcciones que no pueden utilizarse interin no se concluyan.

Procede, por tanto, que en primer lugar se formulen sin levantar mano los proyectos para la terminacion de todas las obras de las contratas rescindidas, y que sean las primeras cuya construccion se emprenda, á fin de impedir su mayor deterioro ó su destruccion, y de utilizar lo que ha costado sumas considerables, y que en su estado actual ningun servicio pueden prestar; no debiendo olvidarse que cuanto más se retrase la terminacion de los trozos de carretera que se encuentran en este caso, mucho mayor será su coste, porque

la destruccion de lo ejecutado crece diariamente y en continua progresion; añadiéndose estos perjuicios á los que desde luego originan al Estado toda clase de rescisiones, que dan por inmediata consecuencia el mayor coste total de la obra cuya contrata ha sido forzoso rescindir, y terminar despues por nueva contrata ó por administracion.

Por otra parte, las exigencias de las localidades y los intereses del momento, que con frecuencia prevalecen más de lo que los generales del país debian consentir, han dado lugar al grave mal de emprender la construccion de muchas carreteras ántes de concluir otras principiadas de antemano, y las cuales ya no ha sido posible terminar, por haberse destinado los fondos disponibles á la ejecucion de las nuevamente empezadas; resultando que en las de moderna construccion hay gran número de líneas que no se han concluido, y muchas otras donde sólo hay terminados varios trozos aislados, que dividen entre sí lagunas ó trechos en que nada se ha ejecutado; de este modo es en gran parte inútil el sacrificio hecho, porque los trasportes se han de sujetar á lo que permiten los malos caminos naturales, sin que el tráfico tenga las ventajas que debia esperar de las grandes sumas invertidas en la construccion de los trozos terminados.

Y este mal es tan grave, que, segun los datos publicados por la Administracion, puede deducirse con probable exactitud para el objeto de estas notas que de las 585 carreteras que comprende el plan general del Estado, sólo se hallaban terminadas 125, habiendo 249 principiadas y 211 sin empezar. Los 18.972 kilómetros de carretera construida corresponden á 444 trozos, á 119 los 5.028 kilómetros de carretera en curso de construccion, y á 67 trozos los 727 kilómetros de vía en construccion paralizada; de manera que los 22.727 kilómetros construidos, en curso de construccion y en construccion paralizada, pertenecen á 650 trozos; con cuyo dato se ve claramente que tales trozos prestan escaso servicio, porque, aún suponiéndolos terminados, estando separados entre sí por lagunas, en cuyos trayectos nada se ha hecho, los vehiculos, como ya se ha indicado, no cargan más que lo que puedan arrastrar en los trozos no construidos; además, la conservacion de lo ejecutado es más difícil y costosa, adoleciendo de los mismos defectos la vigilancia que deben ejercer los Ingenieros y los Ayudantes, al mismo tiempo que en dichos trozos aislados no es posible aplicar las or-

denanzas de policía con el saludable rigor que los intereses públicos reclaman.

A pesar de la gravedad y trascendencia de los inconvenientes que produce el estado actual de las carreteras, personas influyentes que pretenden obrar en bien de los pueblos y comarcas por las cuales se interesan, procuran que á su influencia y á su gestión se deba el que se emprendan nuevas carreteras ó nuevos trozos de otras ya principiadas, en lugar de trabajar con empeño para que se concluyan los que están empezados, aunque su construcción se haya debido á otras influencias ó gestiones: lo primero podrá halagar el amor propio y preparar nuevos favores de la opinión irreflexiva; lo segundo es un beneficio positivo para los pueblos y para el Estado. El Gobierno debe ser inflexible en este punto: como se ha dicho, se han de estudiar por los Ingenieros en el más breve plazo posible los proyectos que falten para terminar todas las obras empezadas: con presencia de las propuestas de los Ingenieros Jefes de las provincias, y oyendo el parecer de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se debe formar el plan para la ordenada y completa terminación de todos los trozos principiados, y desatendiendo toda clase de recomendaciones, proceder á su ejecución preferente en la escala más vasta que permitan los recursos de que pueda disponerse. El buen orden en la ejecución de estas obras estriba principalmente en que se terminen primero todas las que se hayan empezado; que sólo se emprendan las que puedan llevarse á cabo en los plazos que correspondan á cada una, según su entidad, y los recursos y circunstancias de las comarcas en que se hayan de establecer, y en que no se abandonen nunca las que se hayan emprendido.

Se ve por las indicaciones que acaban de hacerse que el interés público y la verdadera economía, que consiste en el mejor empleo de los gastos, reclaman imperiosamente que desaparezcan los graves inconvenientes de que se ha hecho mérito, y demuestran la conveniencia de construir en segundo término los trozos de carretera no empezados que separan entre sí los que ya se encuentran concluidos.

Pero como esta mejora no puede emprenderse en tan vasta escala que suponga la inmediata terminación de todas las carreteras principiadas, aunque esto deba ser uno de los objetos preferentes de la Administración; y como por otro lado no

sería fácil preparar en breve plazo los estudios que son indispensables, ni para la construcción de tales obras podría disponerse del personal y de los caudales necesarios, la preparación de los proyectos y contratos para hacer desaparecer las lagunas en las carreteras existentes, ha de verificarse con la prudencia que aconsejan la entidad de los recursos de que podrá disponerse, y lo que preferentemente reclamen las verdaderas necesidades del tráfico. Y por esta razón, ya que no sea posible terminar en breve plazo todas las carreteras empezadas, se habrán de elegir las que en primer lugar hayan de concluirse; y en aquellas en que la mejora no pueda ser completa, se habrá de determinar cuáles sean los trozos que se hayan de construir, siempre sobre la base de partir los que se construyan de las líneas y trozos ya terminados que se hallen abiertos al tránsito público; y de que las secciones de carretera terminen en poblaciones que sean centros de producción, ó de consumo, ó de alguna importancia en otros conceptos, para que se les pueda considerar temporalmente como cabezas de línea, hasta que se terminen por completo las carreteras principiadas.

Cuanto se acaba de exponer es bien conocido del Centro que dirige la gestión de este ramo de la Administración pública, y se refleja este conocimiento y el deseo de poner remedio á los males de que se ha hecho mérito, en la redacción del artículo 1.º del capítulo xxvi del presupuesto del Estado que comprende los gastos de nueva construcción de carreteras. cuyo artículo á la letra dice:

	Pesetas.
Obras en curso de construcción.	7,500,000
Obras por administración y estudios.	1,150,000
Expropiación de terrenos.	950,000
Saldo de liquidación de las obras que se ejecutan por contrata.	900,000
Gastos de agotamientos, indemnizaciones por averías, intereses de demora en los pagos y demás conceptos que envuelven las obras por contrata.	500,000
Nuevas subastas de obras procedentes de contratos rescindidos y las que deban comprenderse para enlazar secciones ya construidas ó en construcción.	1,450,000
Gastos de inspección facultativa y vigilancia de las obras.	170,000
TOTAL.	<u>12,620,000</u>

Sólo la Administración tiene datos seguros para explicar y justificar las partidas de esta parte del presupuesto: sin embargo, se pueden hacer algunas observaciones sobre las dos cifras más importantes por su entidad y por la clase de gastos á que

se destinan. La primera de 7.500.000 pesetas es la suma que debe haberse calculado que será necesaria para pagar el importe de las obras subastadas y en curso de ejecución, según el progreso que han de tener con arreglo á las condiciones de las respectivas contratas. El número de kilómetros de carreteras en construcción, según los últimos datos oficiales, era de 5.000: de éstos muy pocos son de carreteras de primer orden; una tercera parte de segundo, y las dos terceras partes restantes de tercero. Suponiendo que por término medio estas obras estén en la mitad de su construcción, puede calcularse que para terminarlas habrán de invertirse unos 40 millones de pesetas; lo cual supondría al propio tiempo, que estas obras habrían de concluirse en cinco años, lo cual no parece exagerado atendidos los largos plazos que para la ejecución de las obras se señalan hace algún tiempo en los pliegos de condiciones para las subastas.

La segunda partida de 1.450.000 pesetas se destina á concluir los trozos en construcción paralizados, y á construir las secciones sin obras que separan los trozos terminados; y para estos servicios la expresada partida parece muy escasa. En efecto, admitiendo las suposiciones que ántes se han hecho, los 727 kilómetros de carreteras en estado de construcción paralizada podrán exigir para su terminación de 10 á 12 millones de pesetas; y sólo en este concepto parece exigua la partida en cuestión, puesto que hay que deducir que se dilataría excesivamente la conclusión de los trozos de carretera en cuestión, en perjuicio de los intereses públicos y de los del Estado, puesto que se tardarían siete años en dejar terminados los expresados 727 kilómetros de carreteras, algunos de los cuales hace ya bastantes años que se principiaron.

Si por otra parte se considera que sólo por las indicaciones hechas hay que deducir que son de grandísima consideración las obras necesarias para hacer desaparecer las lagunas ó trozos yermos que separan las secciones construidas, y por consiguiente que, á fin de que la mejora en este punto sea sensible, es preciso que se consignen en el presupuesto del Ministerio de Fomento cantidades de mucha importancia, no cabe duda en que es para este objeto insuficiente la de 1.450.000 pesetas, que ya se ha visto que también lo es, aunque sólo se aplicara á la terminación de los trozos con obras incompletas. Y esta insuficiencia se confirma también recordando que en la última estadística pu-

blicada en 1.º de Enero de 1874 figura una partida de más de 90 millones de pesetas como suma de los importes de los presupuestos aprobados para obras nuevas: una gran parte de dicha cantidad corresponderá sin duda alguna á los trozos que en primer término se han de terminar ó construir; y estas obras por sí solas, si á su construcción sólo se destina una partida como la del presupuesto vigente, necesitarían para darlas por terminadas un número tan considerable de años, que es de todo punto inadmisibles tal supuesto, apareciendo por el contrario preciso que se eleve la correspondiente cifra del presupuesto en lo que sea necesario, para que pueda irse realizando el propósito de cubrir el territorio de una red bien entendida de comunicaciones, como hace ya muchos años que lo reclama el país. El presupuesto de Obras públicas en 1869 á 1870 fué de 45 millones en números redondos; á 50 millones ascendió el votado para el ejercicio de 1870 á 1871, y ni uno ni otro estaba en relación con las necesidades reconocidas en este ramo; con mucha más razón debe considerarse insuficiente el del año económico actual, que sólo importa cerca de 59 millones de pesetas: y forzoso es repetir que uno de los medios de restaurar de una manera eficaz nuestra Hacienda por el fomento de todos los ramos del trabajo y de la producción, es el de dar un gran desarrollo al establecimiento de las obras públicas, y que para esto las Cortes han de votar un presupuesto para el Ministerio de Fomento, que esté más en relación con las necesidades del país que el hoy vigente.

MEMORIA

SOBRE LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA DE PUERTO-RICO
en el año de 1874 á 1875.

(Conclusion.)

CONSTRUCCIONES CIVILES.

Este es uno de los servicios que se hallan á cargo de la Jefatura de Obras públicas de la Isla. Se consideran como construcciones civiles todos los edificios pertenecientes al Estado que se hallan ocupados por dependencias civiles correspondientes á los ramos de Gracia y Justicia, Hacienda, Gobernación y Fomento. Para atender á la reparación y conservación de dichos edificios, se consigna anualmente en los presupuestos generales