

REVISTA DE OBRAS PUBLICAS

MADRID, 15 DE AGOSTO DE 1884

4.^a Série.

Tomo 2.^o

Número 15.

AÑO XXXII DE LA PUBLICACION

SUMARIO.

Memoria sobre las Obras públicas de la Isla de Cuba en los años económicos de 1873-74 á 1884-82, por D. Leonardo de Tejada.—Ferro-carriles de vía ancha y de vía estrecha, por D. P. de Alzela.—Provincia de Pontevedra. Memoria referente á los caminos provinciales hasta fin de Marzo de 1884, por D. Manuel de la Puente.

MEMORIA

SOBRE

LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA DE CUBA

EN LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1873-74 A 1884-82

REDACTADA Y DIRIGIDA

AL EXCMO. SR. MINISTRO DE ULTRAMAR POR EL INSPECTOR GENERAL
DE OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA

ILMO. SR. D. LEONARDO DE TEJADA

PRIMERA PARTE.

CONSIDERACIONES GENERALES.

(Continuacion.)

De estos proyectos, prescindiendo del relativo al tramo de la Macagua á la Esperanza, que ya se había aprobado y concedido á la empresa de los ferro-carriles de Cárdenas y Júcaro, y que actualmente se halla en explotacion hasta Santo Domingo, y en construccion desde este punto á la Esperanza, el primero que se ultimó por la inspeccion de ferro-carriles, despues de introducir en él algunas modificaciones que mejoraban las condiciones del trazado, rasantes, etc., fué el de Santa Clara á San Andrés, que sometido á la aprobacion del Gobierno Supremo, juntamente con la propuesta de la subvencion que convendría fijar para la concesion del mismo, fué aprobado por Real orden de 6 de Setiembre de 1877, disponiéndose á la vez que se reformase su presupuesto y que se calculase de nuevo la subvencion indicada, sin perjuicio de intentar desde luégo la concesion de este tramo sin subvencion alguna, reforma que se llevó á cabo inmediatamente

y que fué aprobada por Real orden de 30 de Agosto de 1878, en la que se prevenia al mismo tiempo que se estudiase, de acuerdo con la empresa del ferro-carril de Caibarien á Sancti-Spiritus, el empalme de ambas líneas en la estacion de San Andrés y que se redactase el pliego de condiciones para la concesion de esta línea en subasta pública, cuyo pliego de condiciones, redactado oportunamente por la Inspeccion de ferro-carriles, fué aprobado con modificaciones por el Gobierno general de la Isla en 5 de Mayo de 1879.

Despues se ultimó el proyecto relativo al tramo de San Andrés á Ciego de Avila, que remitido al Gobierno de S. M., fué devuelto por Real orden de 7 de Julio de 1879 para que se completase el expediente, agregándose al mismo el pliego de condiciones facultativas, que debía redactar la Inspeccion de Obras públicas. Cumplidas dichas prescripciones, se remitió de nuevo á la Superioridad en Abril de 1880.

Aunque se hallaba tambien dispuesto, por Real orden de 6 de Setiembre de 1877, que se terminase el proyecto del tramo de Ciego de Avila á Puerto-Príncipe, y que se practicasen los nuevos estudios que exigiese el de Puerto-Príncipe á Vega Botada, todo quedó en suspenso desde el momento en que se publicó la Ley de presupuestos de Cuba de 5 de Junio de 1880, por la que se dispuso que fuesen construidas con preferencia, sin sujecion á proyectos previamente aprobados, las líneas de ferro-carriles que en la misma se indican, entre las cuales figura la Central de Santa Clara á la Enramada (punto de empalme con el ferro-carril de Santiago de Cuba), fijándose para ella un trazado distinto del que se había estudiado anteriormente, y disponiéndose que la concesion de todas ellas se otorgase en subasta pública, y con sujecion á los pliegos de condiciones y á las tarifas de precios máximos, que debería redactar la Inspeccion general de Obras públicas de esta Isla, cuyos documentos, formados oportunamente por la citada Inspeccion y remitidos al Gobierno de S. M., fueron aprobados por Real orden de 7 de Setiembre de 1881.

Con posterioridad y por Real orden de 3 de Marzo de 1882, se dispuso que se procediese á otorgar en subasta pública, celebrada simultáneamente en Madrid y en la Habana, la concesion de los ferro-carriles de Santa Clara á Sancti-Spiritus; Sancti-Spiritus á San Luis de la Enramada, por Ciego de Avila; Puerto-Príncipe, Victoria de las Tunas, Cauto, Embarcadero y Bayamo; Victoria de las Tunas á Holguin; Bayamo á Manzanillo; Puerto-Príncipe á Santa Cruz del Sur, y Holguin á Gibara; que la concesion de dichas líneas tuviese lugar con sujecion al pliego de condiciones facultativas, particulares y económicas, formado por la Direccion general de Administracion y Fomento del Ministerio de Ultramar y aprobado por dicho Ministerio; que no se anunciase la subasta de la concesion sin que previa-

mente afianzase el Sr. Fremy la peticion que tenía hecha, con el depósito que se fijaba en el art. 12 del antedicho pliego de condiciones facultativas, particulares y económicas; que una vez hecho este depósito, el Ministerio de Ultramar fijaría el día y hora en que la subasta habría de verificarse, no debiendo bajar de seis meses el plazo entre el anuncio de la subasta en las *Gacetas* de Madrid y de la Habana y el día de la subasta; que el depósito que hiciese el Sr. Fremy, para que pudiera anunciarse la subasta, no le daría derecho de prelacion, tanteo ni privilegio alguno sobre los otros licitadores, y finalmente, que todos los documentos relativos á esta concesion se publicasen en la *Gaceta de Madrid*, y que si trascurridos quince días despues de la publicacion no hubiese hecho el Sr. Fremy el depósito antedicho, se admitiera, durante un plazo de otros treinta días, el que hiciera cualquiera persona ó Compañía, en cuyo caso se anunciaría en condiciones idénticas la subasta de la concesion. Publicados oportunamente los citados documentos en las *Gacetas* de Madrid y de la Habana, no parece que dicha publicacion haya dado resultado alguno hasta la fecha.

Concesiones otorgadas.—Las concesiones otorgadas para la construccion de ferro-carriles de servicio general en el periodo á que se refiere esta Memoria, ó sea desde el 1.º de Julio de 1873 á 30 de Junio de 1882, segun se indica en los estados correspondientes, fueron diez, siendo la longitud total de dichas líneas de 130 kilómetros, distribuidos en la forma siguiente:

Kilómetros.

Prolongacion del ferro carril de Cárdenas, desde Pipian á Calimete.	10,721
Ramal de enlace entre los ferro-carriles de la Bahía de la Habana á Matanzas y el del Coliseo en Matanzas.. . . .	0,800
Ramal de enlace entre el ferro-carril de Caibarien á Sancti-Spíritus y el urbano de Caibarien, establecido en la calle de la Marina.. . . .	2,400
Ramal de vía estrecha desde la estacion del Coliseo correspondiente al ferro-carril de la Bahía de la Habana, al valle de Guamacaro.	16,000
Prolongacion del ferro-carril de Matanzas de la estacion de Torriente á Sagüey Grande.	14,000
Ramal de la estacion de Nuevitas, correspondiente al ferro-carril de Nuevitas á Puerto Príncipe, hasta los Almacenes de depósito establecidos en la primera de dichas poblaciones.	0,313
Prolongacion del ferro-carril de Caibarien á Sancti-Spíritus, desde San Andrés á Placetas.	8,075
Ferro-carril desde el empalme con el de la Habana, en la esta-	

	Kilómetros.
cion Union de Reyes al punto denominado Los Cuatro Cami- nos, pasando por la Villa de Alfonso XII.	10,760
Ferro-carril de vía estrecha desde Viñales al Embarcadero de San Cayetano.	55,000
Ferro-carril de vía estrecha desde la estacion de Soledad, corres- pondiente al ferro-carril del Oeste, hasta los Baños de San Diego.	12,000
TOTAL.. . . .	<u>130,069</u>

De dichos ferro-carriles estaban en explotación, al terminar el año económico de 1881-82, 52,309 kilómetros; en construccion 24 kilómetros, y el resto por construir.

Las concesiones otorgadas en el período indicado para la construccion de ferro-carriles de servicio particular, fueron treinta y seis, ascendiendo á 88,914 kilómetros la suma de las longitudes de veinte y una de las líneas concedidas, no expresándose la total de todas ellas por falta de datos.

Entre los ferro-carriles de servicio particular figura el de vía estrecha desde Caibarien al ingenio «Zaza», porque su concesion se otorgó con este carácter, debiendo hacerse constar, sin embargo, que en la actualidad se halla pendiente de resolucion el expediente promovido por el concesionario actual para que dicha línea se declare de servicio general.

Figura tambien el ferro-carril de Sagua la Grande á la Chinchila, como de servicio particular, aunque en la actualidad se está explotando como de servicio general, porque la autorizacion concedida para ello fué condicional, es decir, que se permitía su explotacion en este concepto durante la zafra del año actual, á condicion de que en el término de seis meses se procediese á llenar los requisitos prevenidos en la legislacion vigente para legalizar su existencia como ferro-carril de servicio general.

Respecto á los ferro-carriles concedidos ántes de 1.º de Julio de 1873, que se hallaban en construccion en dicha fecha, debemos hacer constar tambien los progresos realizados en sus obras durante los nueve años que comprende esta Memoria.

En el ferro-carril del Oeste se ha construido y puesto en explotacion 34,253 kilómetros correspondientes á la prolongacion del mismo desde San Cristóbal á Soledad, quedando en construccion el resto, de unos 42 kilómetros de longitud hasta Pinar del Río. Para la terminacion de dicha línea se concedió á la empresa de la misma, por Real orden de 29 de Setiembre de 1877, una próroga de dos años, que debía comenzar á contarse, segun otra Real orden de 24 de Setiembre de 1878, despues de vencida la de 4 años

que se le había concedido anteriormente, en 20 de Enero de 1868, por lo que aquélla no terminaría hasta el 31 de Agosto de 1882, teniendo en cuenta que el curso de dicha próroga fué suspendido por resolución superior á causa del estado anormal del país, por consecuencia de la guerra.

Respecto del tramo del ferro-carril Central de la Macagua á la Esperanza, que se concedió á la empresa del ferro-carril de Cárdenas y Fúcaro por Real decreto de 10 de Noviembre de 1866, ningun progreso han tenido las obras en el periodo de que se trata, hallándose en construccion el trozo comprendido entre Santo Domingo, punto de empalme con la línea de Sagua hasta su término en la de Esperanza, habiéndose propuesto por dicha empresa y aprobado por el Gobierno general de la Isla en 4 de Noviembre de 1879, las variaciones de su trazado. La citada empresa solicitó además cinco años de próroga para concluir las obras, solicitud que se hallaba pendiente de resolución del Gobierno Supremo al terminar el periodo que abraza esta Memoria.

(Se continuará.)

FERRO-CARRILES DE VIA ANCHA Y DE VIA ESTRECHA.

III.

CAPÍTULO II.

LA VÍA ESTRECHA EN EUROPA Y EXÁMEN COMPARATIVO DE LOS GASTOS DE EXPLOTACION.

Examinando estos datos se deduce, que la explotacion fué en general bastante cara en dicho año, como veremos despues, en el resumen del quinquenio, sin que resulte ninguna conclusion favorable para la vía estrecha; observándose que las tarifas de viajeros son reducidas en general y las de mercancías bastante altas (próximamente como en varias líneas españolas) en los dos caminos de mayor tráfico, siendo, por el contrario, muy bajas en otros en que la circulacion es menor, y como en los de vía estrecha se llega mucho ántes, es decir, con un producto kilómetro muy inferior, á tener un gran tráfico en relacion á la potencia máxima del camino, quiere decir, que los precios de arrastre de mercancías elevados, son una regla casi general en las vías angostas, con lo cual es consiguiente que el país sufra las consecuencias en sus transacciones mercantiles.

El escrito mencionado contiene otros muchos puntos de detalle, que sería prolijo exponer, limitándome á consignar, que un general, que tuvo que trasportar una brigada de campaña, al pasar del camino ancho al estrecho necesitó un día más para la operacion del trasbordo, y pregunta qué