

MEMORIA

SOBRE

LAS OBRAS PÚBLICAS DE LA ISLA DE CUBA

EN LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1873-74 A 1881-82

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.

Ferro-carril de Cuba á Sabanilla y Maroto.—Desde 1.º de Julio de 1873 al 30 de Junio de 1882 ningun progreso han tenido las obras de construccion del ferro-carril de Cuba, estando en explotacion solamente 33,^k 458 de los 55,^k 458 de que debe constar toda la línea, segun proyecto aprobado. Los indicados 33,^k 458 corresponden á la línea principal de Cuba al Cristo y al ramal de Maroto hasta las Enramadas, término del mismo, por lo que falta construir todo el ramal de Sabanilla.

Con respecto á los demás ferro carriles de servicio general concedidos y concluidos ántes del 1.º de Julio de 1873, nos limitaremos á indicar lo que en el periodo de esta Memoria ha ocurrido en ellos digno de especial mencion.

Ferro-carril de la Habana.—En 11 de Setiembre de 1878 se autorizó á la empresa del ferro-carril de la Habana para verificar los estudios correspondientes á la traslacion de la estacion principal denominada de Villanueva, que se halla establecida en la Habana. En 13 de Noviembre del mismo año se la autorizó tambien para abrir al servicio público un nuevo apeadero y almacen en el punto titulado las Vegas.

Ferro-carril de Cienfuegos á Villaclara.—En 7 de Marzo de 1874 se aprobó por el Gobierno general de la Isla el proyecto de ampliacion y mejora de la estacion del ferro-carril de Cienfuegos á Villaclara, establecida en la ciudad de Santa Clara, porque la existente no llenaba, ni por sus dimensiones ni por su distribucion interior, las condiciones de servicio que debía satisfacer.

Ferro-carril La Prueba.—En 6 de Octubre de 1877 se autorizó por el Gobierno general de la Isla á la empresa del ferro-carril *La Prueba*, entre Regla y Guanabacoa, para sustituir el motor de sangre que venia empleándose en su explotacion por el de vapor.

Ferro-carril de la bahía de la Habana.—Accediendo á las instancias

de la empresa del ferro-carril de la bahía de la Habana, el Gobierno general de la Isla autorizó en 28 de Setiembre de 1874 para que pudiera hacer uso de su línea entre Matanzas y la Guanábana, con entera independencia de la perteneciente á la empresa de Matanzas, cesando, por consiguiente, el compromiso que existía de que los trenes de aquélla sólo pudieran circular por la línea de ésta en el indicado tramo, pagando el correspondiente peaje.

Ferro-carril de las Tunas á Sancti-Spiritus.—En 7 de Junio de 1877 fué autorizado el concesionario del ferro-carril de las Tunas á Sancti-Spiritus para trasladar la estacion de las Tunas más al Sur del puerto del mismo nombre, y para prolongar á la vez, como consecuencia de ello, la citada línea hasta cerca de la playa, con objeto de aproximarla al muelle que dicho concesionario posee en aquel puerto.

Como además de las líneas de ferro-carriles concedidas que figuran en el estado correspondiente existen otras muchas en la Isla, cuya situacion no se halla legalizada, y de cuya existencia y condiciones ha podido tenerse conocimiento exacto por los Gobernadores civiles de las respectivas provincias, á quienes se pidieron los datos que se conceptuaron necesarios al objeto, á propuesta de esta Inspeccion general, y por las empresas de los ferro carriles que poseen líneas con las cuales vienen á enlazar algunas de las no legalizadas, el que suscribe ha creído oportuno incluir en esta Memoria un estado general en que figuran todas las líneas existentes en la Isla, de que se tiene conocimiento, hállese ó no legalizada su situacion.

CARRETERAS.

Remitido á la Superioridad en 1876 el plan de carreteras de la Isla de Cuba, formado por el Inspector de Obras públicas Sr. Jáudenes, se dispuso por Real orden de 7 de Junio de 1879 que la Inspeccion de Obras públicas formara un nuevo plan de las carreteras, que, siendo de interés general, bajo el punto de vista de la Administracion civil, debían estar á cargo del Estado; hecho lo cual, é informado por la Junta consultiva de Obras públicas de la Isla, debía pasarse á la Capitanía general de la misma, para que por el ramo de guerra se adicionase con las que estimase convenientes á la defensa del territorio, remitiéndolo despues á la aprobacion superior.

Formado el citado plan por el que suscribe, fué elevado á la Superioridad en 22 de Mayo de 1880, juntamente con el proyecto de Ley general y Reglamento de carreteras para la aplicacion de esta Isla. En la actualidad se hallan dichos documentos sometidos al Gobierno Supremo y pendiente de resolucion una consulta hecha con posterioridad por la Inspeccion de Obras públicas sobre la conveniencia de introducir algunas modi-

ficaciones en el proyectado plan de carreteras, teniendo en cuenta el de ferro-carriles, aprobado para la Isla despues de la formación de aquél.

Indicado ya cuál es el estado de este asunto, pasemos á hacer una breve reseña de la situación actual del servicio de carreteras de la Isla y de las vicisitudes por que ha pasado éste en los nueve últimos años.

Ante todo debe hacerse constar, que las circunstancias porque ha atravesado el país con motivo de la guerra y la escasez de recursos del Tesoro, consecuencia de aquélla, no sólo ha impedido emprender nuevas obras, sino hasta que pudieran llevarse á cabo los trabajos más indispensables para mantener la viabilidad de las carreteras existentes.

Proyectos. Carretera de Guanajay.—El proyecto de la carretera de Guanajay á Cabañas, que es una de las que figuran en el plan estudiado, fué aprobado por Real orden de 11 de Junio de 1872, sin que hasta la fecha se haya emprendido la ejecucion de la misma por no haberlo permitido la situacion del Tesoro; pues, como hemos dicho ántes, de nada sirve consignar créditos en los presupuestos para las atenciones de Obras públicas, si oportunamente no se facilitan los fondos necesarios; y esto precisamente es lo que ha venido ocurriendo durante el periodo á que se refiere esta Memoria en lo relativo á los servicios que exigen anticipo de fondos á justificar. El que suscribe, por otra parte, se ha abstenido de proponer su ejecucion en los últimos tiempos, porque en el proyectado plan de carreteras, pendiente aún de aprobación, figura ésta clasificada con el número 9 en el orden de preferencia propuesto para la ejecucion de las mismas.

Segun el proyecto aprobado, la citada carretera de Guanajay á Cabañas, de 18 kilómetros de longitud, deberá tener su origen en la de Guanajay al Mariel y terminar en Cabañas.

Obras nuevas. Carretera de Holguin á Gibara.—El proyecto de la carretera de Holguin á Gibara fué aprobado por Real orden de 27 de Noviembre de 1862 con ciertas prescripciones. Habiendo sido modificado éste con arreglo á las mismas, fueron aprobadas dichas modificaciones por el Gobierno general de la Isla en 24 de Junio de 1869. La longitud total de la citada carretera, segun el proyecto aprobado, resultaba ser de 33 kilómetros

En la Memoria anterior se hizo presente que las obras del primer trozo, que se estaban ejecutando por el sistema de administración, quedaron suspendidas en Octubre de 1868, con motivo del estado de insurreccion en que se hallaba aquella parte de la isla. En esta situacion permanecieron, hasta que, habiéndose dispuesto por el Gobierno general en 15 de Mayo de 1880 y confirmado por Real orden de 27 de Octubre siguiente, que se emprendieran de nuevo las obras del citado trozo por el sistema de Administración, se dió principio á ellas en el mes de Junio del mismo año, y se

continuaron, aunque con gran lentitud, por no facilitar el Tesoro oportunamente los fondos necesarios para las mismas, hasta que por Real orden de 16 de Febrero de 1882, se dispuso que se suspendieran de nuevo, en atencion á que, segun lo acordado en Consejo de Ministros, la concesion del ferro-carril de Holguin á Gibara es una de las que deben otorgarse preferentemente.

Las obras ejecutadas en esta segunda época han sido las de explanacion que faltaban para completar las de esta clase, correspondientes á los 9 kilómetros del primer trozo y reparacion de todas las demás anteriormente ejecutadas, tanto de explanacion como de obras de fábrica y afirmado. Al suspenderse de nuevo los trabajos iban invertidas en ellas en esta segunda época 23.314,67 pesos, y sólo quedaban por terminar una parte de los de afirmado.

Carretera del Pinar del Rio á la Coloma.—Durante el periodo que abraza esta Memoria se llevaron á cabo las obras de fábrica, explanacion y afirmado correspondientes á 1.473 metros del último trozo de la carretera de Pinar del Rio á la Coloma. Dichas obras se terminaron en el año económico de 1875-76, é importaron 35.196,21 pesos, segun la liquidacion aprobada por Real orden de 8 de Noviembre de 1877, aprobándose al mismo tiempo el gasto de 26.958,55 pesos verificado en el concepto de obras adicionales para legalizar la existencia de las construidas hasta entónces en el citado trozo.

Debe advertirse que por error material sin duda, se consignó en la Memoria anterior, que al terminar el periodo á que la misma se refería, quedaban en construccion 8.500 metros de la indicada carretera, no siendo esto exacto, puesto que segun los datos que existen en esta Inspeccion, sólo faltaban por concluir los 1.473 metros ántes indicados.

Carretera de Batabanó al Surgidero del mismo nombre.—Habiendo solicitado el Ayuntamiento de Batabanó que se declarase camino vecinal la carretera construida por el Estado entre el pueblo de Batabanó y el Surgidero del mismo nombre, en la provincia de la Habana, cuya longitud es de 4 kilómetros, y hacerse cargo de dicha carretera, se accedió á ello por Real orden de 20 de Junio de 1880, efectuándose la entrega el 22 de Diciembre del mismo año, y levantándose el acta por el Ingeniero Jefe de la provincia y el alcalde municipal de Batabanó.

(Se continuará.)

