

éste disminuyese algo, claro está que la mejora se haría muy sensible; pero aquel Gobierno encuentra sin duda sobrada compensacion á ese pequeño déficit en el aumento de la renta de Aduanas, de los impuestos indirectos y de la riqueza general del país.

No cree, sin embargo, aquella adelantada nacion que ha hecho aún lo bastante en materia de ferro-carriles, y la prueba de ello está en la ley de 28 de Mayo último para la creacion de una *Sociedad nacional para la construccion y explotacion de los caminos de hierro vecinales*, á fin de ayudar y estimular á las provincias y municipios para extender estas vías de trasporte hasta los últimos rincones del país, por no haber sido bastante eficaces para el objeto las disposiciones que han regido hasta ahora.

Las acciones serán nominativas y pertenecerán á los Ayuntamientos, Diputaciones y al Estado. No se adjudicarán las concesiones hasta que los pueblos suscriban lo suficiente para asegurar la construccion de los caminos, y el Gobierno podrá ayudarles cubriendo hasta la mitad del capital nominal y garantizando un máximo de la tercera parte del servicio de intereses y amortizacion de las obligaciones, habiéndose abierto desde luego un crédito de 2 millones de francos por el Estado para iniciar los trabajos; en una palabra, la nacion belga presenta un ejemplo digno de las mayores alabanzas, por consagrar una atencion primordial á la construccion y explotacion de la red de ferro-carriles; pero en la manera de hacer ésta última por el Estado, y en la nueva ley de caminos vecinales, se ve la tendencia de aquella culta nacion, de evitar que los medios de trasporte constituyan negocios de lucro y especulacion, dándoles esencialmente el carácter de servicios públicos.

(Se continuará.)

P. DE ALZOLA.

PROVINCIA DE PONTEVEDRA.

MEMORIA

REFERENTE Á LOS CAMINOS PROVINCIALES HASTA FIN DE MARZO DE 1884

por el Ingeniero Jefe

D. MANUEL DE LA FUENTE.

I.

Necesidad é importancia de los caminos.

Caminos en general.

Para que esa esperanza se hubiese convertido en hechos de utilidad inmediata para los pueblos y para la provincia, preciso era que la prestacion personal dicha se hubiese realizado sin dificultades y por completo en

los distritos municipales, auxiliados con proyectos y con subvenciones; que en las condiciones de obras contratadas se hubiera estudiado y previsto el modo de descontar á los contratistas el importe de los trabajos hechos por medio de jornales correspondientes á prestacion personal no redimida á metálico; que el personal facultativo de Directores se hubiera completado al ménos con los indispensables Sobrestantes para la vigilancia de las obras, hallándose además todo él bien dirigido y organizado por su Jefe; que este mismo personal se hubiera ocupado con preferencia en las obras en construccion, y para obtener en ellas toda la bondad y economía posibles, sin dedicarse á hacer más proyectos que aquellos que pudieran llevarse á cabo, sin abandonar la indispensable inspeccion de obras; que con el fin de que la preferencia dicha no encontrara dificultades, las indemnizaciones de entónces por viajes y visitas á las obras se hubieran aumentado, disminuyendo mucho en cambio las asignadas para estudios, que eran muy crecidas, lo cual podría haber sido propuesto por el Jefe del personal, que debiera conocer las necesidades del servicio, y que para los trozos de camino que fueran concluyéndose se hubiera establecido un sistema de conservacion, sin dejarlos nunca abandonados al deterioro producido por el tránsito público y los agentes atmosféricos.

Resultado obtenido en caminos provinciales hasta fin de 1871.

Si todo lo indicado como preciso en nuestro concepto, ó algo de ello al ménos se realizó, y si influyeron otras causas en el poco satisfactorio resultado obtenido, no podemos asegurarlo por carecer de datos suficientes, ni creemos necesario analizarlo ahora; basta que hagamos constar que no se llegó á poner en construccion ántes de finalizar el año 1871 ninguno de los caminos entónces provinciales, y que de los cortos trozos de los vecinales construidos, que despues llegaron á ser del cargo de la provincia, muy pocos han podido aprovecharse y ponerse en conservacion sin ejecutar ántes en ellos costosas obras para repararlos.

Aumentos de caminos provinciales.

Convencida sin duda la Excm. Diputacion provincial de que el sistema de subvenciones para obras municipales no daba los resultados que se prometió y que esperaba, se propuso ampliar el anterior plan de caminos provinciales y dar á éstos en adelante toda la preferencia que exigian, destinando solamente alguna cantidad á subvenciones; y temiendo con sobrado fundamento que los municipios en general no habian de atender como debían á sus caminos, empezó en Noviembre y Diciembre de 1871 á declarar provinciales muchos de ellos, y continuó despues haciéndolo hasta llegar á tener la provincia en fin de 1872 sesenta y ocho en total á su cargo, que

constituían un plan vastísimo, cuya realizacion, si había de activarse tanto como se deseaba, exigía recurrir á medios extraordinarios con anticipo de fondos.

Origen de nueva organizacion y del desarrollo de obras.

Entre las formas en que pudo elegirse para este anticipo, se prefirió realizar una *contrata general*, sacando á subasta pública los *estudios y ejecucion de los caminos provinciales*, con arreglo á ciertas condiciones, que entre otras cosas prefijaban: el precio de 100 pesetas por kilómetro para la formacion de proyectos arreglados al formulario vigente; los cuatro cuadros de precios de unidades de obra y de jornales; el tipo del 5 por 100 para interés del capital adelantado por estudios, obras y pago de expedientes de expropiacion hechos por administracion, cuyas respectivas cantidades habían de satisfacerse en papel emitido y titulado *Obligaciones de caminos provinciales*, que se sortearían y amortizarían á razon de 150.000 pesetas por año, y otros detalles que no tienen bastante importancia para ser mencionados aquí; pero sin incluir pliego alguno de condiciones facultativas de carácter general para la construccion de cada clase de obras. La adjudicacion de dicha subasta hecha por la Comision permanente en 7 de Marzo de 1872, y la aprobacion en 11 de Mayo por la Diputacion provincial del expediente de contrata, dieron, por la importancia de ésta, motivo á que el cargo de Jefe de caminos provinciales, suprimido bastante tiempo ántes por causas que nos son desconocidas, se sacara á concurso, con la condicion expresa de ser los aspirantes Ingenieros del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos. De dicha Jefatura tomó posesion el que suscribe en 1.º de Setiembre de 1872.

II.

Actual organizacion del servicio de caminos provinciales.

Antecedentes del servicio.

Al encargarnos en la fecha dicha de los caminos provinciales, preciso nos era examinar la organizacion anterior del servicio; las órdenes de carácter general ó particular dadas por la Diputacion; los precedentes establecidos de hecho sobre algunos puntos, cuando nada estuviere prefijado, y los expedientes de obras y demás asuntos en tramitacion, á fin de confirmar ó modificar desde luégo lo que fuera de la competencia de la jefatura y proponer sobre lo demás, que exigiera resolucion superior, lo que creyésemos más conveniente. Mas por efecto, sin duda, de insuficiencia de personal y de venir obrando con completa independencia los dos Directores de caminos que entónces había, y aún quizá tambien por no haberse éstos habituado á un sistema ordenado y metódico bajo la direccion del anterior Jefe, encontramos la oficina de caminos provinciales sin *registros*

de entrada y salida y sin más antecedentes que los proyectos de obras en construccion y borradores de otros varios de caminos vecinales antiguos, que no hemos podido aprovechar posteriormente, habiendo tan sólo utilizado los planos de uno de ellos, Vilanoviña á Caldas, en el nuevo proyecto de la seccion dicha, que pertenece al actual camino denominado Noalla á Caldas.

Pero ya que en esta oficina no encontramos entónces los antecedentes debidos, en cambio en la Secretaría de la Diputacion y negociado de caminos se hallaban todos los expedientes completos y perfectamente arreglados, y copiando de unos y otros lo preciso en cada caso, y examinando el sistema seguido sobre diversos puntos, pudimos reunir los antecedentes indispensables y deducir á la vez como resúmen de todos ellos y de datos posteriormente recogidos, lo siguiente: que el servicio facultativo carecía en absoluto de la organizacion interior que correspondía á las atribuciones del Jefe; que las indemnizaciones entónces fijadas para compensar el exceso de gasto fuera de la residencia y no convenientes, en nuestra opinion, por influir desfavorablemente en la bondad de los proyectos y en la vigilancia de las obras, eran de *doscientos cincuenta reales por kilómetro* de proyecto aprobado, sin incluir jornales de peones y demás gastos, y otros *doscientos cincuenta* por kilómetro de camino terminado, sin contar los expedientes de expropiacion, en los que los Directores cargaban honorarios sin tipos prefijados para ellos; que los estudios necesarios para fijar bien el trazado y proyectar con economía las obras se hallaban en general ligeramente hechos, á pesar de resultar muy caros por efecto de la indemnizacion invariable por kilómetro abonada y del corto número de días que había interés en emplear en el campo; que no existían los documentos propios de los replanteos de obras empezadas, para hacer constar cómo se verificaban éstos y qué modificaciones se introducían en ellos; que las valoraciones mensuales de obras en ejecucion se hacían alzadamente y no con el detalle preciso para no certificar demás y para conservar datos, tomados durante la construccion, que sirvieran de base á las valoraciones finales y liquidaciones consiguientes, y que para los interiores de estribos de alcantarillas y pontones y para otras partes de las obras de fábrica, se venia presupuestando y abonando mampostería concertada en vez de mampostería ordinaria, que era y es suficiente para el objeto y más barata.

(Se continuará.)

MADRID: 1884.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE GREGORIO JUSTE,
Calle de Pizarro, número 45, bajo.