

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

MADRID, 30 DE SETIEMBRE DE 1884

4.ª Série.

Tomo 2.º

Número 18.

AÑO XXXII DE LA PUBLICACION

SUMARIO.

Memoria sobre las Obras públicas de la Isla de Cuba en los años económicos de 1873-74 á 1881-82, por D. Leonardo de Tejada.—Ferro-carriles de vía ancha y de vía estrecha, por D. P. de Alzola.—Provincia de Pontevedra. Memoria referente á los caminos provinciales hasta fin de Marzo de 1884, por D. Manuel de la Fuente.

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

(Continuacion.)

Puerto de Matanzas.—En el puerto de Matanzas existe un muelle perteneciente al Estado, que en la actualidad se halla ruinoso. Durante el período ántes mencionado se ha atendido en lo posible á su conservacion, y se estudió un proyecto de reparacion, que no llegó á realizarse por carecerse de los fondos necesarios para ello.

En la actualidad se está terminando el estudio de un proyecto de reconstruccion del citado muelle, por resultar ya deficiente el de reparacion anteriormente estudiado y aprobado.

Puerto de Cárdenas.—En el puerto de Cárdenas, correspondiente á la provincia de Matanzas, existe un muelle perteneciente al Estado en el que se efectuaron únicamente obras de conservacion.

En la actualidad se halla ruinoso y pendiente de estudio el proyecto de otro que el Estado debe construir en sustitucion de aquél, conforme á lo prescrito en el plan general de muelles aprobado para dicho puerto, siendo indispensable para su ejecucion esperar á que los particulares, propieta-

rios de las parcelas marítimas del mismo, terminen las obras de terraplen que deben llevarse á cabo en todo el litoral para alcanzar la línea límite de donde ha de arrancar el indicado muelle.

Puerto de Cienfuegos.—En el puerto de Cienfuegos, correspondiente á la provincia de Santa Clara, existe un muelle propiedad del Estado, en el cual sólo se han efectuado los trabajos de conservacion ordinaria y dos pequeñas reparaciones llevadas á cabo oportunamente, la una para corregir los desperfectos ocasionados por el huracan de 1876. y la otra para reponer algunas piezas de dicho muelle, que se hallaban en mal estado.

En el puerto de Cienfuegos existe un tren de limpia, perteneciente al Estado, constituido en la actualidad por la draga «Isabel» y dos gánguiles, que sólo se utiliza por los particulares para verificar la limpia del frente de sus muelles, prévia la competente autorizacion del Gobierno general, que la otorga, con la condicion de que todos los gastos que ocasione dicho servicio sean de cuenta de los particulares.

No existiendo proyecto alguno aprobado de limpia del puerto de Cienfuegos, ni siendo necesario por ahora verificar en él trabajos de esta naturaleza, el tren ántes indicado se halla sin aplicacion para el servicio del Estado desde hace algunos años, ocasionándole, sin embargo, gastos de alguna consideracion, como son los correspondientes al personal y material indispensable para la conservacion del citado tren. Como por otra parte, dadas las condiciones maríneas y el estado en que éste se halla, seria difícil y muy costoso su trasporte á otro puerto en el que pudiera utilizarse, aparte del riesgo que se correría de perderlo en la travesía, el que suscribe, al hacerse cargo de la Inspeccion de Obras públicas de la Isla y al conocer las circunstancias indicadas, propuso á la Superioridad la enajenacion en pública subasta de dicho material, con lo que el Estado podría utilizar su importe y economizar los gastos que le ocasiona el sostenimiento del mismo. Aceptada la propuesta y anunciada la subasta para la venta del citado tren no pudo tener efecto por falta de licitadores. Posteriormente, y hallándose ya en tramitacion el expediente para la creacion de Junta del puerto de Cienfuegos, propuso esta Inspeccion que se esperase á la constitucion de aquélla para hacerle entrega, si la Superioridad lo estimaba oportuno, del material indicado, juntamente con los demás servicios que deberán corresponder á la expresada Junta.

Puerto de Casilda.—Hallándose ruinoso el muelle que el Estado posee en el puerto de Casilda, en Trinidad, correspondiente á la provincia de Santa Clara, se estudió el proyecto de reconstruccion de dicho muelle, que fué aprobado por Real orden de 8 de Enero de 1879, prescribiéndose en ella que no se llevasen á cabo las obras, sin que ántes se completase el proyecto con el de arriostrado que se conceptuaba indispensable. Cum-

plida esta prescripcion, fué aprobado por el Gobierno general de la Isla en 8 de Setiembre de 1880 el proyecto modificado, cuyo presupuesto ascendía á 30.374,44 pesos.

Emprendidas las obras por el sistema de contrata en 2 de Agosto de 1881, se han continuado sin interrupcion, hallándose á punto de terminarse en 30 de Junio último.

Habiendo sido necesario emplear en una parte del muelle pilotes de mayor longitud que la calculada en el proyecto aprobado, se hizo indispensable redactar un presupuesto adicional, cuyo importe ascendía á 3.590,23 pesos, y fué remitido á la Superioridad oportunamente, hallándose pendiente de aprobacion al terminar el período á que se refiere esta Memoria.

Puerto de Nuevitas.—En el puerto de Nuevitas, correspondiente á la provincia de Puerto Príncipe, existe un muelle del Estado que no se utiliza en la actualidad por hallarse ruinoso y por el escaso fondo en que se encuentra en el lugar en que se halla situado.

Puerto de Santiago de Cuba.—En el muelle que el Estado posee en el puerto de Santiago de Cuba, se efectuaron en los años de 1875 á 1876 reparaciones, cuyo importe ascendió á 5.700 pesos. Como á pesar de aquéllas y de los trabajos de conservacion ordinaria el muelle se hallaba en mal estado en los últimos años, se estudió un nuevo proyecto de reparacion, cuyo presupuesto ascendía á 5.378 pesos, que fué aprobado por el Gobierno general de la Isla en 13 de Agosto de 1880.

Dispuesta la ejecucion de las obras por el sistema de contrata, se autorizó despues el que se efectuaran por administracion, por no haberse presentado licitadores en las subastas intentadas para contratar dicho servicio. Terminadas las obras, se formó la liquidacion correspondiente, que fué remitida oportunamente á la aprobacion superior. Siendo insuficiente la longitud del muelle citado para satisfacer las necesidades del puerto de Santiago de Cuba, se estudió por el Jefe de la provincia un proyecto de prolongacion de aquél, cuyo presupuesto asciende á 15.677 pesos, que se halla pendiente de resolucion del Gobierno supremo.

Puerto de Guantánamo.—Los trabajos ejecutados en el muelle de la Caimanera, perteneciente al Estado, situados en el puerto de Guantánamo, provincia de Santiago de Cuba, han sido los de conservacion ordinaria y algunas pequeñas reparaciones costeadas por el comercio de dicho puerto, hasta que, estudiado por el Jefe de la provincia un proyecto de reparacion completa del indicado muelle, cuyo presupuesto ascendía á 8.883,18 pesos, fué aprobado por Real orden de 4 de Diciembre de 1881. Emprendidas las obras por el sistema de contrata, se hallaban á punto de terminarse en 30 de Junio último.

En la actualidad está terminándose un expediente de prolongacion y ensanche de dicho muelle, por considerarse indispensables las indicadas obras para satisfacer las necesidades actuales del puerto de Guantánamo.

Puerto de Baracoa.—En el puerto de Baracoa, provincia de Santiago de Cuba, existe tambien un muelle del Estado. Estudiado por el Jefe de la provincia un proyecto de reparacion, cuyo presupuesto ascendía á 1.833,45 pesos, fué aprobado por el Gobierno general con fecha 1.º de Octubre de 1880, disponiéndose despues que las obras se ejecutasen por administracion, por no haber dado resultado las subastas intentadas para contratarlas. Emprendidas las obras, se vió la insuficiencia del presupuesto aprobado para llevarlas á cabo, por los nuevos desperfectos ocasionados en dicho muelle en el tiempo transcurrido desde que se estudió aquél hasta que se emprendieron las obras. En su consecuencia, hubo necesidad de formar un presupuesto adicional, que ascendía á 2.084,47 pesos, el cual fué aprobado por el Gobierno general en 22 de Abril de 1882.

Al terminarse el periodo que abraza esta Memoria, se hallaban en ejecucion las citadas obras, que marchaban con suma lentitud por las dificultades que se tocaban para obtener los anticipos de fondos necesarios para realizarlas.

Puerto de Gibara.—En el puerto de Gibara, correspondiente á la provincia de Santiago de Cuba, existe un muelle del Estado, para el cual se estudió un proyecto de reparacion, cuyo presupuesto ascendía á 2.240 pesos y fué aprobado por el Gobierno general de la Isla en 2 de Noviembre de 1880. Emprendidas las obras por el sistema de contrata y demostrada la insuficiencia del presupuesto primitivo para ejecutar todas las necesarias para la reparacion completa de dicho muelle, por ser éstas de más consideracion que las calculadas en el proyecto, se formuló un presupuesto adicional, cuyo importe ascendía á 1.174,15 pesos, que fué aprobado por el Gobierno general en 24 de Mayo de 1881. Terminadas las obras, redactada la liquidacion correspondiente y remitida á la Superioridad, fué aprobada en 31 de Diciembre de 1881. Habiendo solicitado los Sres. Longoria y Compañía efectuar por su cuenta la prolongacion del muelle indicado, en una longitud de 156 metros 50 centímetros y construir á su extremidad un martillo y un tinglado para cederlos al Estado inmediatamente despues de su terminacion, fueron autorizados por el Gobierno general de la Isla con fecha 19 de Julio de 1881 para llevarse á cabo dichas obras con sujecion al proyecto presentado y previamente aprobado. Al finalizar el periodo que abraza esta Memoria, se hallaban completamente terminadas.

Careciéndose de datos para poder determinar con exactitud el número, situacion y condiciones de la totalidad de los muelles de todas clases existentes en la Isla, construidos por empresas y particulares, con ó sin auto-

rizacion competente, y creyendo oportuno el que suscribe dar á conocer por lo ménos las relativas á los muelles que existen en los puertos anteriormente citados, cuyos datos han podido ser tomados por el escaso personal facultativo de que dispone esta Inspeccion al visitar las obras del Estado correspondientes á dichos puertos, se acompaña á esta Memoria una relacion en que figuran los datos indicados, así como los planos de los respectivos puertos en que se hallan representadas las posiciones relativas que ocupan los muelles de todas clases existentes en los mismos.

(Se continuará.)

FERRO-CARRILES DE VIA ANCHA Y DE VIA ESTRECHA.

V.

CAPÍTULO II.

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

(Continuacion.) (1)

7. *Italia.*—Las semejanzas de clima y de raza y la circunstancia de que han empezado á tener alguna aplicacion las líneas estrechas en aquella península, me obligan tambien á bosquejar el estado del asunto en dicho reino, que ofrece la particularidad de la manera cómo han resuelto el problema de los ferro-carriles económicos, dando un gran desarrollo á los tranvías de vapor.

Mide esta nacion 288,539 kilómetros cuadrados, ó sea el 57 por 100 de la superficie de España, y tenía á fines de 1882 9.008 kilómetros de caminos en explotacion, mas 1.498 de tranvías de vapor, hallándose en construccion 353 kilómetros de éstos. Había además otros 6.000 kilómetros de líneas férreas clasificadas para constituir la red complementaria, de las cuales estaban en el período de ejecucion 1.365 y 3.604 en curso de estudios definitivos; es decir, que habrá pronto en explotacion lo ménos 15.000 kilómetros.

De líneas estrechas no tenían en 1874, para el movimiento de viajeros, más que el camino de Turin á Rívoli, de 12 kilómetros, y otras dos pequeñas destinadas á la exportacion de minerales de la Isla de Cerdeña. Posteriormente se han extendido con rapidez los tranvías, especialmente en las llanuras de la Lombardía, utilizando los paseos de las carreteras provinciales, y formándose de este modo una red de ferro-carriles de interés

(1) En la página 264, doñde dice 0,033 para las pendientes máximas del camino de Amberes á Gante, debe decir 0,0035.