

toneladas de mercancías, y como aquel pueblo sólo tiene 3.945 almas, es evidente para todo el que conozca los coeficientes de movimiento por habitante, que una parte importante de ese tráfico y del correspondiente de retorno, deben proceder de la línea estrecha de Cullera, y por consiguiente, por pequeños que sean los gastos de trasbordo, se puede inducir que han de compensar las economías de la instalacion, no teniendo á mi juicio razon de ser la aplicacion de la vía estrecha en aquella llanura.

(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.

(Conclusion.)

Obras en construccion y progreso de ellas.

La órden de carácter general á que nos referimos anteriormente, fué dada por la corporacion provincial en 29 de Noviembre de 1878 y aclarada despues, prévia consulta, en 17 de Mayo siguiente, y en ella se disponía: que se estudiaran por secciones la continuacion de los caminos números 3, 4 y 5, á fin de construir simultáneamente obras en dichas tres vías, á medida que se terminaban las secciones anteriores, en vez de hacer esto mismo en mayor número de caminos, como ántes se venía en general verificando. El deseo en que parecía estar inspirada esta resolucion era, sin duda alguna, que los caminos fueran terminándose por completo en el más breve plazo posible, á fin de que prestaran desde luégo la inmediata utilidad consiguiente; y acerca de este punto debemos hacer constar que ántes y ahora procurábamos y procuramos por nuestra parte y dentro de las órdenes recibidas, proyectar las diversas secciones de modo que empiecen y terminen en caminos generales ó locales en servicio, y además, en los pueblos de la línea más importante por su mayor produccion y consumo. El cumplimiento de dicha órden dió lugar á que desde 8 de Julio de 1878, en que fué adjudicada la subasta del trozo primero del camino número 5, no se pusieran en construccion hasta Diciembre de 1880 las secciones proyectadas respectivamente en Octubre de 1879 y Febrero de 1880 para continuar las anteriores de los números 3 y 4, que estaban en ejecucion y se habian terminado poco ántes de las citadas fechas.

Como era de temer y habíamos previsto y manifestado oportunamente,

las cantidades de obra ejecutada en los años económicos de 1880 á 81, 1881 á 82 y 1882 á 83, resultaron menores que las que correspondían proporcionalmente á dichos años, con arreglo á los plazos de ejecucion señalados en las respectivas condiciones económicas; y este resultado fué debido, en nuestro concepto, á escasez relativa de operarios para las muchas obras de ferro-carriles y del Estado que estaban entónces y aún están en construccion, y al menor número de aquéllos de que disponen los contratistas de caminos provinciales, por efecto de los más bajos jornales que satisfacen, y en rigor pueden satisfacer á los operarios, en relacion con los precios que los están asignados á las unidades de obra, y que son tambien mucho más bajos que los correspondientes á ferro carriles y algo más que los de carreteras del Estado. Esos menores jornales ocasionan que á las obras provinciales no asistan en general más que los operarios procedentes de los pueblos inmediatos y nunca de los lejanos, pudiendo tan sólo aumentar el número de aquéllos con la elevacion de los dichos jornales, que habrían de exceder, para conseguir el objeto, en más de una sexta parte á los señalados en el primero de los cuadros de precios de las contrata; pero si esto se realizara al exigir aumento de operarios, podrían llegar á rescindirse los contratos, en virtud de lo dispuesto en las condiciones generales de 10 de Julio de 1861 y sentencias posteriores del Consejo de Estado. Una ó más rescisiones hubieran llevado consigo las consiguientes liquidaciones y reformas de proyectos y habrían producido un retraso mayor en la terminacion de las obras; y esta fué, sin duda, la consideracion tenida en cuenta por la Superioridad al conceder para la ejecucion de los caminos números 3 y 5, prórogas que habrían de disminuir la cantidad media anual destinada á cada obra y el total gasto correspondiente á los citados años económicos.

Reconociendo indudablemente la corporacion provincial cuál era la verdadera causa del poco progreso de las obras en construccion, que hemos cuidado siempre de replantear sin pérdida de tiempo despues de las subastas, y cuyos expedientes de expropiacion, por venirse haciendo con carácter voluntario y no forzoso, hemos podido tambien ultimarlos en brevísimos plazos, resolvió dicha Corporacion en el año 1883 aumentar el número de obras para facilitar la inversion de mayores sumas en ellas; y á este efecto fueron subastados separadamente en Enero y Agosto de 1883 el trozo primero del camino número 6 y el cuarto de la seccion del mismo denominada de Puenteáreas á Mondariz. Estas nuevas subastas permiten, como era de esperar, dar más impulso á las obras; y así lo confirma el total invertido en ellas y en estudios hasta fin de Febrero último durante el año económico corriente, total que excede de 126.500 pesetas y que pasa del duplo del que corresponde al año anterior.

Mas para que este progreso de obras no decrezca y sí aumente cuanto sea posible, creemos necesario: que no se disminuya en ningun caso, ni aun temporalmente, el número de caminos en construccion; que para conseguir esto, algunos meses ántes de terminar cada parte de camino contratado, se subaste la siguiente seccion del mismo ó la que corresponda, segun el órden de preferencia fijado en el plan; y que si de la cantidad destinada á obras provinciales resultaran sobrantes de alguna importancia en cualquier año económico, ya debidos á las bajas de subasta, ya por efecto de economías obtenidas en la ejecucion, ya porque los contratistas no vayan desarrollando los trabajos en proporcion del plazo señalado, se apliquen dichos sobrantes á nuevas construcciones en el año siguiente, como puede hacerse, aun tratándose de obras no terminadas, por hallarse ya previsto este caso en las últimas condiciones económicas que propusimos y que fueron aceptadas.

Proyectos terminados correspondientes á los primeros números del plan.

A cumplir este objeto y á aumentar el número de caminos en construccion simultánea tienden los últimos acuerdos de la Comision y Diputacion provincial, mandando proyectar la primera seccion del camino número 7 y la de Vilanoviña á Caldas del número 8. El proyecto de esta última fué terminado en 19 de Octubre del año anterior y se halla en tramitacion. En el mismo estado se encuentran los trozos 2.º y 3.º del camino número 5, estudiados ántes de aquella fecha, y en proyecto aprobado los trozos 1.º, 2.º, 3.º y 4.º del camino número 4.

Proyectos en estudio.

El estudio de la primera seccion, ántes citada del número 7, así como el de otra que corresponde al número 3 y que sigue á la que se halla actualmente en construccion, quedarán terminadas en este año económico, es decir, seis meses ántes de que acabe el plazo señalado para las obras contratadas en el camino número 3, con lo cual conseguiremos que la construccion de éste no se paralice, mientras los siguientes se hallan tambien en ejecucion, á fin de que pueda ser completamente cumplido lo prescrito en la Ley y Reglamento de carreteras sobre el órden de preferencia.

Obras de conservacion.

Mas si importante es llevar á cabo muchos kilómetros de camino y hacer los estudios correspondientes á ellos, no lo es ménos el conservarlos una vez contruidos, para que no resulten infructuosas las sumas inverti-

das en obras. Esta evidente verdad, olvidada por los que nos precedieron en este servicio, la hicimos presente á la Excm. Diputacion en Octubre de 1873, al analizar las dos distintas clases de trabajo exigidos por la conservacion, y al proponer en su consecuencia para atender al de carácter permanente la creacion de peones-camineros y el reglamento de su organizacion y servicio, así como el de policia de caminos provinciales, que entónces era necesario por efecto de la descentralizacion de aquella época y que hoy no lo es, por ser aplicable el de carreteras del Estado á todos los caminos locales. Desde aquel año quedaron establecidas las bases para la conservacion, que empezó tan pronto como hubo caminos en estado de ser conservados sin prévias reparaciones, y que ha continuado y continúa haciéndose por medio de peones camineros, que tienen á su cuidado en general cinco kilómetros. La adquisicion de los materiales necesarios para el firme se ha hecho siempre y se hace mediante subastas públicas.

La longitud total de los diversos trozos de caminos provinciales que actualmente se hallan en conservacion es de 62.968 kilómetros.

Obras de reparacion.

De las obras de reparacion no creemos necesario citar aquí las hechas anteriormente, bastando tan sólo manifestar que los proyectos mandados hacer para la reparacion y terminacion de obras de las dos secciones del camino número 8, tituladas *Noal'a á Fonticeira* y *Portarés á Ranbuñade*, fueron terminados y remitidos á la Diputacion en 19 de Octubre último y se hallan todavía en tramitacion.

Obras de puertos.

Por último, y para terminar lo referente á obras, debemos añadir que la provincia no tiene á su cargo ningun puerto, por no haberse todavía declarado cuáles deban ser provinciales, aunque la Excm. Diputacion al principio del año 1882, despues de informar el que suscribe en 12 de Febrero del mismo año, haya emitido su ilustrado dictámen sobre clasificacion de los puertos de interés local, en cumplimiento de la circular de la Direccion general de Obras públicas, fecha 21 de Octubre de 1881 á las provincias marítimas.

Proyectos y obras no pertenecientes á caminos provinciales.

De los demás proyectos y obras que no pertenecen á caminos provinciales y que hemos ejecutado ó en los que hemos intervenido mediante órden expresa para ello, por haber sido costeados en totalidad ó en parte por la provincia, no hacemos mencion alguna, porque no deben figurar en esta Memoria.

V.

Estados que se acompañan y conclusiones.*Complemento necesario á lo anteriormente expuesto.*

Con lo expuesto hasta aquí sobre la necesidad é importancia de los caminos en general y de los provinciales en particular, sobre los medios empleados y resultado obtenido ántes de 1872, sobre la organizacion actual del servicio y sobre proyectos y obras de todas clases, no habríamos cumplido el objeto que nos habíamos propuesto al empezar este trabajo, si no agregáramos estados generales que hagan conocer los detalles y el conjunto de las obras y estudios realizados hasta la fecha, y no todos indicados en lo que precede, con el gasto variable ocasionado por dichos conceptos. En vista de esos estados y de las consideraciones anteriores, la ilustrada Corporacion á quien va dirigida esta Memoria, podrá juzgar y resolver los que crea más conveniente para la provincia y para el servicio que tenemos á nuestro cargo.

Estados que se acompañan.

A fin de que los estados dichos puedan servir de base á otros trabajos análogos posteriores y á otros puntos relacionados con ellos, presentando á la vez con la debida separacion las sumas invertidas por cada concepto para los caminos que se entregaron al Estado, para los que no pertenecen hoy á la provincia, y para las actualmente provinciales, acompañamos tres estados distintos, números 1, 2 y 3, que contienen los estudios y obras referentes á secciones terminadas y recibidas que corresponden á cada clase de los tres caminos dichos con sus respectivos costes en detalles otros tres, números 4, 5 y 6, en que se descomponen las partidas de obra; en sus correspondientes artículos, para deducir en cada uno de éstos y en total costes medios por kilómetro; el número 7, que se refiere á caminos en construccion; el número 8, que contiene los gastos variables ocasionados en cada año económico; el número 9, en que figura el actual estado de los caminos provinciales, con expresion del número de kilómetros concluidos, en construccion, en proyecto aprobado y sin aprobar, en estudio y sin estudiar. Acerca de dichos estados debemos advertir que no se hallan incluidos en ellos más datos ni más gastos que los referentes á estudios y demás trabajos análogos hechos bajo nuestra direccion, y á obras terminadas ó liquidadas solamente desde que tomamos posesion de esta Jefatura.

Conclusiones deducidas de los estados.

Del exámen de dichos estados se deduce que, á pesar de hacerse ahora los estudios con muchos detalles y referencias al terreno, el coste medio

por kilómetro de cada grupo de caminos, incluyendo jornales de peones, resulta comprendido entre 45,70 y 57,35 pesetas, que es bastante menor que el antiguo tipo abonado solamente por indemnizaciones; que el kilómetro de camino concluido ha resultado á los distintos precios medios que figuran al fin de cada estado y que varían entre 13,540 y 16,779 pesetas por obras solamente, y entre 15,187 y 23,670 por obras y expropiaciones; que el gasto total ocasionado por estudios y obras en los once años económicos anteriores al corriente asciende á 1.673.956,20 pesetas, correspondiendo á cada uno por término medio 152.177,84 pesetas; que en el año económico corriente se lleva acreditado por el mismo concepto dicho de estudios y obras hasta fin de Febrero último 126.539,37 pesetas; que fueron hasta hoy terminados y recibidos 106.452 kilómetros, de los cuales 37,967 kilómetros se entregaron al Estado, 5,521 kilómetros pertenecen á caminos que no forman parte del vigente plan, y 62,968 kilómetros corresponden á caminos provinciales en conservacion; que actualmente se hallan en construccion 31,606 kilómetros, en proyecto aprobado 57,721 kilómetros, de los que 37,978 kilómetros pertenecen á estudios antiguos, que convendrá reformar y arreglar al formulario vigente cuando llegue la ocasion de subastarlos, hallándose además 20,573 kilómetros en proyectos terminados últimamente y en tramitacion, y 27,775 kilómetros en estudio; y que del resto, hasta completar los 518,649 kilómetros del plan, faltan estudiar 317,000 kilómetros.

El gran número de kilómetros que es necesario construir para terminar los del plan y la conviccion de que las sumas invertidas en los caminos son gastos verdaderamente reproductivos y beneficiosos á la riqueza pública y á la alimentacion de los obreros, como hemos dicho en la primera parte de esta Memoria, hacen pensar en la conveniencia de recurrir á medios extraordinarios para satisfacer aquella necesidad, si los ordinarios no se creyeren suficientes para el objeto. Estudiar cuáles puedan ser esos medios extraordinarios, no es de nuestro deber en este momento ni perteneciente á esta Memoria; la Excm. Diputacion, con su superior criterio y con los datos y antecedentes precisos sobre los ingresos presentes y futuros y sobre las necesidades que intente satisfacer, podrá resolver lo más acertado sobre este punto.

Pontevedra 31 de Marzo de 1884.—El Ingeniero Jefe, Manuel de la Fuente.

MADRID: 1884.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE GREGORIO JUSTE,
Calle de Pizarro, número 15, bajo.