

BOLETÍN

DE LA

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

AÑO DE 1893.

MADRID 20 DE ABRIL

NÚM. 9.º

REPARACIÓN Y CONSERVACIÓN

DE CARRETERAS

Nuestros abonados habrán leído en el número anterior, un Real decreto redactado por el Ministerio de Fomento, relativo á la reparación y conservación de carreteras, así como el extenso preámbulo en que se funda, tan acompañado de cifras numéricas como nutrido de datos técnicos y consideraciones administrativas.

Los principios políticos van cediendo su lugar á los económicos; las cuestiones de Hacienda se imponen á aquéllos, y las crecientes necesidades de los pueblos reclaman de sus gobiernos una gestión activa y provechosa que reuna, á ser posible, con la rapidez vertiginosa de la concepción que acompaña á las superiores inteligencias, el reposado juicio de las curtidas por larga experiencia en la gobernación del Estado.

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento inicia las reformas que se propone introducir en las dependencias de su cargo, con el procedimiento indicado en el dicho Real decreto, que coloca entre los regeneradores de que está necesitada España. Cuenta para ello con el Cuerpo de Ingenieros, al que dedica frases tan lisonjeras que no puede dejar pasar la REVISTA sin contestarlas en nombre de sus compañe-

ros—de cuyos sentimientos considérase intérprete—con las del más respetuoso reconocimiento y la formal y sincera promesa de responder al recuerdo que se hace de su antigua historia. Aunque no formáramos parte de la nación, á la que venimos consagrando los conocimientos que de la misma hemos recibido; ni con pretensiones de que merezcan ser calificados de eméritos todos nuestros compañeros, esa misma historia del Cuerpo es sobrada garantía—dicho sea sin extremada arrogancia—de que todos coadyuvarán siempre á los propósitos del Gobierno, como vienen haciéndolo desde que aquél se creara. Ni podrían proceder de otro modo en este punto concreto de la conservación de carreteras, siquiera para no ver perdidos, ó empeorados cuando menos, más de 25.000 kilómetros que entre todos hemos proyectado y dirigido, consiguiendo entregarlos al servicio público en el medio siglo que cuenta de existencia el Cuerpo, dando elementos de vida y prosperidad á comarcas que de ellos carecían.

Años hace que se viene estudiando la aplicación del sistema más conveniente para la conservación de carreteras, y no son las naciones que aquel decreto cita las que menos trabajos han prestado para dar solución al problema. Desde Trésaguet, en 1775, hasta nuestros días, pasando por Mac-

- CARRETERAS

Adam, Walker, Cantalupi, Dupuit y tantos otros distinguidos ingenieros—sin que corresponda á nosotros hacer cita de los españoles—son muchos los que no se han desdeñado de prestar su valioso concurso á una cuestión que, aun no pareciendo merecedora, según algunos, del empleo de superiores inteligencias, interesa en alto grado al país por las cuantiosas sumas que á este servicio se consagran y las facilidades que proporciona al desarrollo de la riqueza. Todos aparecen conformes en la conveniencia de la conservación constante y nunca periódica, no habiendo disparidad tampoco en sus opiniones acerca del punto que trata de resolver desde luego el citado Real decreto, si bien contra la opinión de aquéllos.

No lo están tanto en la adopción del sistema de bacheos sobre el de recargos para esta misma conservación, y con toda claridad aparecen confirmados los diferentes criterios en varios trabajos y memorias, y entre éstas, la recientemente publicada por Durand-Claye, quien concede tanta importancia al recargo sobre el dicho bacheo, que á él atribuye la economía obtenida en los gastos de conservación de la vecina república; pero en lo que todos aparecen conformes, y con ellos nuestros compañeros, exceptuando un limitadísimo número, es en proscribir el método de contratación para este servicio de conservar carreteras, aplicándole tan solo, como viene admitido hace no escaso número de años, en nuestro país, al acopio, machaqueo y transporte de la piedra necesaria en cada kilómetro. Este es el sistema sancionado en Francia, donde con tanto interés se atiende á toda

clase de trabajos relacionados con lo vial, y el que ha vuelto á adoptarse en Italia después de ensayado el de contratas que, sin mejorar el estado de las carreteras, causó perjuicios considerables al Tesoro público. Hechos son los indicados y lecciones experimentales que aconsejan proceder con gran parsimonia en este camino de las innovaciones, y de ahí sin duda el sistema de ensayo que el Gobierno proyecta, limitado hoy á solo tres provincias. Seguramente que no han de escasear su actividad y celo los ingenieros encargados de la inspección de tal servicio, desplegando en él la mayor suma de actividad, como lo han hecho de presente los comisionados por la Dirección general de Obras públicas de redactar un pliego de condiciones para aquella contratación, y la Junta consultiva de Caminos después, aun no sintiendo los impulsos que imprime el entusiasmo por las buenas causas. Satisfechos debieron quedar unos y otra cuando dieron terminado un trabajo de tan difícil ejecución, y agradecido habrá de mostrarse el país al Ministro innovador, si los resultados coronan los propósitos que le han animado al llevar reformas tan trascendentales al terreno de la práctica.

Principal y casi único fundamento que á ello le determina, parece ser el exagerado precio á que (según aquel documento), resulta la conservación de las carreteras de España. Y podría hacerse caso omiso de las reparaciones, porque comprendidos dentro de sus gastos los producidos en las obras de fábrica, desperfectos accidentales de firmes y obras de tierra, con otros extraordinarios, no puede servir su

presupuesto como término de comparación para apreciar el verdadero coste de la conservación de los firmes, que es el punto principal á que convergen las atenciones de nuestro Gobierno y las de otros distintos países.

Afirmación terminante se hace en el citado preámbulo, y origen viene á ser de otras varias, la de que los caminos nacionales de Francia son de dimensiones y construcción superiores á las carreteras de primer orden de España. Admisible, hasta cierto punto, la primera aserción, pudiera creerse que la segunda había aparecido deslizada en alguno de los diarios franceses, que tan poco se cuidan de estudiar, no ya nuestras obras públicas, que fuera demasiado exigirles, pero ni siquiera las costumbres que censuran. Sabemos perfectamente la manera que tienen de construir en Francia, y sin rebajar en lo más mínimo el mérito y calidad de sus obras, y apreciando en todo su valor las atrevidas concepciones y sorprendentes éxitos que alcanzan—tan grandioso alguno que todavía no ha podido extinguirse en Europa y América el eco de los clamores que levantara—podemos afirmar con voz muy entera, que en nada desmerecen de las suyas las construcciones españolas; sintiendo, sí, que la aseveración puesta en boca del jefe superior de éstas no responda á la satisfacción que sienten los Ingenieros al encontrarse á las órdenes de quien reúne tan especiales aptitudes y tiene la reconocida superioridad de inteligencia.

No es enteramente exacta tampoco aquella afirmación referente á las dimensiones, pues si bien los anchos

totales de las carreteras nacionales francesas oscilan entre 14 y 10 metros, prescindiendo de cunetas, nosotros las tenemos construidas también con anchos muy superiores á los de 8 metros, que se vienen dando hace años á las de primer orden, y nunca disminuimos el de la faja de afirmado, que es la más importante y cara, de 5,5, cuando en aquéllas se llega á darlas el de 5 tan solo. Algo análogo acontece con las departamentales y las vecinales de gran comunicación, con anchos totales límites entre 8 y 6 metros; pero variando los de los firmes de 5 á 4 para las primeras y 5 á 3 respectivamente de las últimas, cuando nuestras carreteras de segundo orden, que el Real decreto compara con aquéllas, y las de tercero equiparadas con los caminos vecinales, pueden exceder, y exceden en varios casos y siempre que el tráfico lo reclama, de 5 y de 4,5 metros. Alguna fuerza pierden ya, por lo dicho, las deducciones numéricas del documento publicado en la *Gaceta*, sin que por ello dejen de merecer detenido estudio; pues fuera lastimoso que edificio levantado con tan plausible deseo, pudiera sufrir deterioro á causa de errores cometidos al reunir los elementos constitutivos de la obra.

Dícese en aquél que la conservación de cada kilómetro de carretera nacional cuesta en Francia 791 pesetas, el de los caminos departamentales 452, y asciende á solas 166 el de los vecinales, resultando un término medio de «352,02 pesetas»; y como la conservación y reparación anual de las carreteras del Estado en España monta, según el mismo documento, á «703 pesetas» por kilómetro, la ci-

fra estampada de «351 pesetas» que acusa la diferencia, viene á herir la vista del lector, quedando mal parado, cuando menos, el celo administrativo de todo el personal de Obras públicas. Por de pronto, y prescindiendo de la comparación hecha entre el costo de carreteras conservadas por los departamentos y municipalidades y el de las solo dependientes aquí del Estado, como también de las consideraciones anteriores acerca de los anchos, el error material padecido en la deducción como término medio de aquella cifra, «352,02», en lugar de la verdadera resultante de «469,66», ya reduce la diferencia en la no despreciable cantidad de «117,64 pesetas.» La precipitación con que habrán sido reunidos aquellos datos disculpa también otros errores, sobre los que esta Redacción hubiera tendido velo oscurecedor, atendida la respetabilidad de la firma que los autoriza, si tras ellos no pudiera encontrar la maledicencia intenciones que jamás pudieron ni cruzar siquiera—nos complacemos en creerlo y manifestarlo—por la mente de cuantos hayan proporcionado aquellos datos, y mucho menos por la del digno jefe superior del Cuerpo.

La conservación y reparación de los 28.902 kilómetros de carretera existentes en Junio de 1892, tuvo de costo, según el dicho preámbulo del Real decreto, 20.306.632 pesetas 56 céntimos anuales. La de 28.121 al servicio público en 1890 ascendió, según la Memoria oficial publicada por la Dirección general de Obras públicas, por sola conservación, á 14.475.021 pesetas 60 céntimos. Este servicio viénese prestando hoy próximamente

del mismo modo que fué planteado á su creación y sujeto á los mismos reglamentos, que tampoco han sufrido cambios en estos últimos años, y si permitido—por el interés con que á él se atiende—disminuir el gasto kilométrico, que si en los años 1886 y 1887 ascendía, aún, término medio, á 626 pesetas, era ya solo de 574 en el citado de 1890. Debe suponerse, por tanto, que aquel servicio habrá tenido próximamente desde 1.º de Enero de 1891 á 30 de Junio de 1892, el dicho costo kilométrico anual de 574 pesetas, con arreglo al cual los 28.902 kilómetros solo debieron costar 16.589.748 pesetas; pero como el gasto — según se dice — figura por 20.306.632 pesetas, es lógico admitir que los 781 kilómetros abiertos al servicio público en aquel espacio de tiempo, habrán producido el aumento que resulta de cerca de cuatro millones de pesetas; es decir, que su conservación y reparación ha costado tanto como la de unos 7.000 kilómetros del resto de la Nación. Tan inadmisibles resultados solo podría explicarse haciendo dos suposiciones: que los datos de las Memorias oficiales de 1890 y anteriores están equivocados, ó lo han sido los facilitados al Ministerio; y que si unos y otros resultan exactos, consistirá en haberse llevado á cabo en el último ejercicio reparaciones de importancia tan grande, que saliendo por entero de los límites racionales, no han debido servir, las cifras representativas de año tan excepcional ó extraordinario, como término medio para los gastos de un servicio, ni podido admitirse en comparación con los ordinarios de otros países. Consideraciones que pasamos á ex-

poner, quitan alguna autoridad á estos dichos datos.

No tenemos noticia de haberse publicado balance alguno oficial de los créditos y gastos correspondientes al próximo pasado año económico de 1891 á 1892, donde aparecieran las verdaderas cifras; pero tenemos á la vista el presupuesto del Ministerio correspondiente á tal año, cuyas partidas colocaremos en el mismo orden con que aparecen estampadas sus análogas en el documento que produce este artículo, y son las siguientes:

PRESUPUESTO. — CAPÍTULO 15. — MATERIAL. — ARTÍCULO 2.º — CARRETERAS

Peones camineros y capataces.	7.438.427
Jornales y auxiliares. . .	4.153.000
Acopios, material y premios.	6.030.000
SUMA.	17.621.427

Datos del preámbulo.

Peones camineros y capataces.	7.731.362,50
Jornales y auxiliares..	5.000.000,00
Acopios y material. .	7.593.000,00
SUMA.	20.306.362,50

De la comparación de estas partidas se deduce que el término medio calculado para gasto por kilómetro es consecuencia de la suma que arrojan, y corresponderán con algún presupuesto desconocido aún; pero no responde á balance determinado y específico del verdadero desembolso hecho por Hacienda para cubrir tales atenciones.

Ya se ha dicho que la citada cifra de 352 pesetas y 2 céntimos obte-

nida en el preámbulo para gasto medio por kilómetro de toda clase de caminos franceses, debe elevarse á 469,66. Según la citada Memoria oficial de 1890, los gastos de conservación y reparación durante aquel año ascendieron á 16.158.364 pesetas, que representan un gasto medio para los 28.121,64 kilómetros existentes, de 574,50, ó sean 104,84 más que el de Francia y no 351, como se dice en el preámbulo.

Escasos datos hemos podido proporcionarnos con referencia á Italia; pero nos consta que sus caminos vecinales son más estrechos que nuestras carreteras de tercer orden, y que las nacionales tuvieron en el año económico de 1882 á 1883 un costo medio por kilómetro de 956 pesetas, cantidad explicable tan solo por el defectuoso sistema aplicado á dicho servicio, según ha venido á reconocerse en estos últimos años, y después de ensayarse procedimientos análogos á los que rigen en Francia, como entre nosotros, con resultados muy atendibles para la parte vial y el Erario. Aun habiendo disminuido mucho en importancia la cifra representativa de la diferencia entre el costo medio por conservación de nuestras carreteras y el obtenido para las dos naciones extranjeras, importa hacer algunas aclaraciones.

Por no alargar demasiado este artículo, saltaremos por encima de muchas que pudiéramos presentar acerca de las enormes diferencias que entre provincia y provincia, y aun dentro de la misma y para distintas carreteras, producen en los gastos de conservación las distancias de canteras, resistencia del material, condiciones

climatológicas, y tantas otras cuyo conocimiento es elemental para cuantos de conservar carreteras se han ocupado. Con ellas pudiéramos contestar á especiales apreciaciones del documento oficial; pero nos limitaremos á un solo dato de actualidad, casi con carácter oficial, correspondiente á la provincia de Madrid y para determinados kilómetros de la carretera de primer orden que desde esta corte se dirige á Castellón: el gasto que ocasiona la conservación anual de cada uno de determinados kilómetros en el origen de dicha carretera, asciende—por el desgaste considerable que tiene el firme, costo del material y bien depurados todos los elementos necesarios—á 2.851,75 pesetas, que no llega sin embargo al de 4.247 por que ha figurado algunos años el análogo en la carretera del departamento francés del Sena, si bien excede de los máximos que á éste siguen entre los que conocemos y se elevan á 1.668 y 1.356 para las carreteras que cruzan otros departamentos de las Bocas del Ródano y del Norte; en cambio pueden citarse carreteras de primer orden en nuestras provincias de Soria y Guadalajara cuyo gasto por kilómetro desciende á 313 y 331 pesetas.

Estas indicaciones, y algunas más que pudieran hacerse respecto á los gastos que se cargan á conservación, particularmente en Madrid, para dar trabajo ó solamente jornal, en épocas determinadas, á la clase obrera, y tuvieran más justificado lugar en el capítulo de calamidades públicas del ministerio de la Gobernación, determinan, para provincias como esta de Madrid, las de Barcelona, Cádiz, Ciudad Real y algunas otras, hasta reunir con su

dotación de carreteras 5.381 kilómetros próximamente, cuyo costo anual excede de 500 pesetas, un gasto medio por kilómetro de 1.302 pesetas, que representa para las citadas el de 4.134.000: descontada esta cifra de los 14.475.000 que por solo conservación se gastaron en el citado año de 1890, queda un residuo de 10 millones en números redondos para conservar 22.741 kilómetros, lo que acusa un coste medio para cada uno de 459 pesetas, ó sean 21 menos que el de las carreteras francesas de todas categorías.

Tampoco resulta tan distante esta cifra de la de 457,25 estampada en el tantas veces citado preámbulo, como término medio para el gasto por kilómetro en las provincias Vascongadas y Navarra, viniendo á tierra, por lo tanto, y casi en absoluto, la posible economía indicada en aquel documento, de más de siete millones de pesetas. Muy distantes estamos de reconocer paladinamente la superioridad administrativa de las mencionadas provincias, y si las proporciones de este artículo lo consintieran, no fuera muy difícil probar que la conservación de carreteras en las citadas provincias—que sólo apreciamos en las épocas de verano—no excede en bondad á la que tienen las del resto de la nación, ni se atiende á ellas con mayor esmero, ni su administración, por cuanto con las obras públicas se relacionan, resulta con toda la decantada economía que se supone.

No puede desconocerse, ni es para echarla en olvido, la importancia de la cifra á que asciende la conservación de carreteras. Conformes en un todo con que cada 100 pesetas de baja en el

coste de cada kilómetro de las existentes produce una economía de tres millones de pesetas en el presupuesto, nuestro deber, aun no vibrando el sentimiento del patriotismo, nos llevaría á contribuir con el mayor entusiasmo á la importante reforma que se inicia, sin que dejemos de prever las dificultades prácticas que entraña y luchas á que habrá de dar lugar, superiores en mucho á las con que hoy tropieza este servicio, pero soportadas ante la satisfacción del cumplimiento del buen obrar. Oportuno es recordar también, que si la cifra consignada para este servicio llama la atención ministerial, no se auna bien con tal alarma el creciente afán de aumentar todos los días nuestro plan de carreteras del Estado en las proporciones casi inmensurables con que se viene haciendo en estos últimos años, y hasta con líneas que apenas si pudieran merecer el nombre de municipales; pues no puede olvidarse que una vez construidos los 3.000 kilómetros de proyectos aprobados que obran en los archivos del Ministerio, y los 10.000 que se encuentran en estudio y habrán de terminarse necesariamente sin necesidad de sistemas especiales de reconocido mal éxito, la cifra de conservación tendría que aumentarse en unos cinco millones más, y prescindiendo de los 400 de pesetas también que próximamente podrían tener de coste.

Dicho se está, que para lograr la reducción de las 250 pesetas á que aspira el preámbulo y considera al alcance de una buena administración, fuera preciso que el coste medio por kilómetro para todas las carreteras de España ascendiera tan solo á

324,50 pesetas, tipo muy inferior al que tienen las provinciales de Francia y de Italia, según aquel mismo documento oficial, y solo comparable con el que resulta de tomar el término medio entre el gasto que éstas y los caminos vecinales ocasionan; asimilación inadmisibile aun con todos los perfeccionamientos que los más exigentes pudieran introducir en los varios centros administrativos que con las obras públicas se relacionan.

No se entienda, por lo expuesto, que rechazamos el principio económico que ha dictado la resolución oficial, ni puedan suponerse estos conceptos como sancionativos en absoluto de los gastos que ocasiona la conservación. Entendemos que cabe disminuirlos fácilmente y sin acudir á cambios administrativos que tememos mucho den resultados análogos á los obtenidos en Italia, viniendo á enseñar lo contraproducente del sistema y cuánto es de dispendioso transcurrido un determinado número de años.

Nuestras disposiciones legales, unidas á las administrativas, contribuyen por modo atendible á este aumento de costo. El aspirante á peón caminero, antes de publicarse la ley de 3 de Julio de 1876 referente á las plazas de subalternos, se educaba generalmente en la misma carretera, ayudando quizás á alguno de sus parientes y asistiendo á todas las operaciones que en ella se hacían; llegaba á ocupar una vacante cuando su conducta y la aptitud para el trabajo, observadas previamente, le hacían merecedor de aquélla que estimaba como gracia especial, por responder á los deseos nacidos en quien casi no conocía otra ocupación ni tenía mayores

aspiraciones que las de verse al frente de su trozo y vestido con el honroso distintivo del caminero. Hoy adquieren tal derecho por conducto del Ministerio de la Guerra, desconocen casi por completo el servicio que van á prestar, ningún interés despierta en su ánimo el desempeño de un cargo que entienden corresponderles por derecho propio, y sobre trabajador inútil algunas veces y de escasa utilidad las más—que la vida de guarnición no guarda gran analogía con la penosa de las carreteras—tampoco resulta con la debida subordinación.

Tampoco ha mejorado la inspección con el nuevo sistema de sobrestantes teóricos, cuyo puesto ocuparon en años muy atrás, muchos capataces de camineros, envejecidos en el servicio y llegados á tal puesto por su excelente conducta y aptitud.

Las épocas del año en que los presupuestos del Estado llegan ordinariamente á ser aprobados por el Parlamento, no permiten conocer á los Ingenieros jefes de las provincias la cantidad consignada y disponible para material en cada una. Llegan á saberlo á fines del estío, cuando no en el otoño; apresuradamente se les exigen los presupuestos para contratar aquel servicio, que, por los trámites á que su aprobación y subasta exigen, encuentran dilaciones tales, como las porque han pasado los correspondientes á este año, uno de los en que debía ser ya previamente conocida la cantidad consignada para tales atenciones. Consecuencia obligada es la carencia de material disponible para bacheos y recargos é imposibilidad, por tanto, del oportuno empleo en las épocas apropiadas con

nuevo motivo de mayor dispendio.

Aunque otra cosa se diga, no debe considerarse exagerado el jornal que se paga al peón caminero en todas las provincias de España, exceptuada la de Barcelona, donde ni con el aumento de 25 céntimos de peseta andan aquéllos tan sobrados. Como funcionarios del Estado, están sujetos hoy al descuento, viniendo á resultar con el haber de una peseta 75 céntimos, y menos aún, atendidas las exigencias reglamentarias de presentarse siempre en el trabajo decorosamente uniformados. Ni aun contando con vivienda, compensa ésta los mayores gastos del que la tiene en despoblado, careciendo á veces, por la falta de mercados, hasta del pan de cada día. Tampoco reciben sus haberes con tal puntualidad—por retrasos para el pago de libramientos en las oficinas provinciales de Hacienda—que no se vean obligados á acudir á la roedora carcoma del préstamo, que lleva aparejada una merma considerable en los recursos. Todo contribuye á que estos modestos soldados de la paz, que tienen que permanecer al frente de los respectivos trozos de sus carreteras en los días de trabajo como en los feriados, dispuestos siempre á prestar ayuda al pasajero, y á los que curte lo mismo el sol abrasador del mediodía en los meses estivales, que azota el helado cierzo de los rigurosos del invierno, no disfruten de tan halagüeña posición que valga la pena de ser codiciada, como no lo es por los obreros de las poblaciones, que en ellas disfrutan de goces negados al caminero.

Daremos término á este artículo, que va teniendo proporciones superio-

res á las que nos habíamos propuesto, con una consideración relacionada con este servicio.

La sociedad que se agita en las postrimerías de este asombroso siglo, tiende á reunirse en grandes colectividades, formando poderosos centros económicos y administrativos que, en país tan combatido como el nuestro por los vientos de la política, concluyen por tomar puesto en ella, con toda la pesadumbre de los grandes recursos. Empujados los Gobiernos por el ejemplo, prefieren, á las contratas parciales para sus servicios, las más fáciles con las grandes empresas, aun á costa de concesiones que casi nunca redundan en bien del contribuyente. Las fuerzas con que siempre ha contado el poder central van pasando, por virtud de tales procedimientos, á manos que el natural deseo de lucro —y no se interprete la palabra en mal sentido— agita en interés tan solo de una colectividad, constituyéndose por tales procedimientos poderes fuertes y hasta superiores á los del mismo Gobierno, que podrán presentarle en día dado batalla de dudosos resultados, ya material, ya rentística. Parece que marchamos á la resurrección de la censurada Edad Media, en que era moneda corriente la lucha contra el poder de la Corona; pero sin que los nuevos señores tengan necesidad al presente de alimentar ni defender á sus mesnadas con recursos propios. Entendemos que la indicación vale la pena de ser atendida, y terminamos por hoy estas observaciones.

S.

NOTICIAS

Ha sido ascendido á Inspector general de primera clase el que lo era de segunda, Ilmo. Sr. D. Enrique Alau, quien se hará cargo de la presidencia de la subdivisión Norte de la Sección segunda de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, vacante por haber pasado á la Sección primera el Inspector también de primera clase Sr. D. Pedro Pérez de la Sala.

Damos las más expresivas gracias á nuestro querido amigo y compañero el Excmo. Sr. D. Rafael Monares é Insa, hoy Director general de Correos y Telégrafos, por los dos ejemplares que ha tenido la atención de remitirnos del *Indicador Oficial de Correos*. Este utilísimo *Indicador* comprende todos los pueblos con Ayuntamiento de España y Ultramar, provincia á que pertenecen, puntos por donde reciben su correspondencia en general y las indicaciones necesarias para que las empresas periodísticas puedan mandar á Correos sus periódicos coleccionados por cajas.

Se halla á la venta en la portería de la Dirección General, al precio de 2'50 pesetas.

EL VIADUCTO DE PECOS.—Entre los puentes de caminos de hierro más elevados del mundo, figura el viaducto sobre el río Pecos, en la línea férrea Southern Pacific en el Estado de Texas.

La longitud total de este viaducto es de 2.180 pies, su altura sobre la superficie del agua 320 pies y el mayor de sus tramos mide 241 pies de extensión.