

Febrero del 70. La entrada la formaba una galería de 17,5 m. de longitud, que se ramificaba en dos, formando un ángulo de 140°, siendo uno de los ramales normal á la primera y de 15 m. y el otro de 20 m. de longitud; la distancia que separaba á los hornillos era de 30 metros, la carga de cada uno 15 toneladas, ó sea, en total, 20 toneladas. El resultado, sin embargo, no fué lo que se esperaba, pues debido á no haberse verificado la explosión de los hornillos en el mismo instante, sólo se obtuvieron 2,33 m.<sup>3</sup> por kilogramo.

En Holyead la roca era una arenisca cuarzosa de peso específico 2,75, dura y agrietada, lo que facilitó la explotación. El frente de la cantera tenía una longitud de 600 metros y 50 de altura, de los que 20 correspondían al primer escalón. Se utilizaron para abrir las galerías las grietas naturales de la roca, practicando en su dirección dos pozos de metro cuadrado hasta llegar á la masa compacta; desde este punto seguían dos galerías horizontales en T, en cuyos extremos se abrieron dos pozos que llegaban á la altura del primer escalón. La relación de la profundidad al espesor de la roca era  $\frac{1}{2}$ ; con 15 toneladas se obtuvieron 15.000 m.<sup>3</sup> de piedra, ó sea un metro cúbico por kilogramo.

En Marsella la galería de entrada tenía una sección de 1,75 m.<sup>2</sup>, siendo su pendiente de 1/1000; seguían á ésta dos en T con la misma pendiente. terminando en pozos de 25 m. de profundidad. La carga total fué de 26 toneladas y el rendimiento muy próximo á 4,0 m.<sup>3</sup> por kilogramo.

En las canteras de Teil, la relación de la profundidad del hornillo á la línea de  $m$  r era  $\frac{55 \text{ m.}}{28 \text{ m.}}$ , siendo la carga de siete toneladas, que produjeron un cubo de roca, medido en desmonte, de 12.000 m.<sup>3</sup> La galería de entrada tenía 17 metros; seguía á ésta un pozo de tres de profundidad, después una galería horizontal de 15 metros de longitud; en su extremo un martillo á la derecha; á continuación un pozo de dos metros de profundidad; después una galería á la izquierda con pendiente seguida y, por último, el pozo que conducía á la cámara. Entre la pólvora y el murete de tierra y arena, que constituían el tapón, se interpuso una capa de paja.

(Se continuará.)

MANUEL BECERRA.

## CAMINOS VECINALES

(Continuación) (4).

Otra de las causas por las que la prestación personal no ha dado el resultado previsto ha sido por seguirse en esta contribución sistema distinto que en las demás para su tributo. Prescindiendo de la prestación de los carros y animales, lo mismo al rico que al pobre se le exige un número determinado de jornales igual para los dos, que suponiendo para el primero una pequeña cantidad por la redención en metálico fácilmente abonable es para el segundo enorme, pues teniendo que cumplirla personalmente por la falta de recursos, le representa la falta del jornal

diario en el tiempo de la prestación, ó sea la completa carencia de lo más imprescindible, de lo más necesario para la vida. Justo es que todos los habitantes contribuyan para remediar las cargas del Estado, provincia y Municipio; pero igualmente que se acude para remediar las primeras á exigir una cantidad proporcional á los recursos de cada uno, de igual modo ha de ser para toda clase de cargas municipales, y la prestación personal no se funda en la equidad al igualar á unos y otros; además, la utilidad que les ha de provenir á ambos de la mejora de las comunicaciones es muy diferente; mientras que el poderoso obtiene una vía más cómoda para hacer marchar sus carruajes, un camino que permite el tránsito de sus carros cargados con el fruto de sus cosechas y quizás un mayor rendimiento en el ferrocarril de que es accionista, y en el que la nueva vía hace aumentar la circulación, el pobre sólo obtiene una pequeña parte en los beneficios generales de la localidad.

No es esta la única falta de justicia que se nota en la ley expresada. Comparemos los distritos rurales con las grandes poblaciones. Los primeros, cuyo término es dilatado, tienen muchos kilómetros de camino á que atender ó que construir, mientras que las segundas tienen un término municipal pequeño, por ser mucha la parte urbanizada y el número de kilómetros de camino á que tienen que atender es escaso ó nulo, dado que, como hemos dicho, á estos grandes centros de población llegan no sólo las vías férreas, si que también las carreteras principales, de cuya construcción y conservación se encarga el Estado. Estas ciudades en que la prestación, redimida en su mayoría en metálico, daría una cantidad importante, no hacen uso de ella por no serles preciso, y en cambio las pequeñas Municipalidades han de encargarse por entero de sus vías, que si beneficios reportan al distrito, no reportan menos al gran centro que con ellas recibe el movimiento de una dilatada comarca.

Tales son, entre otras, las principales causas que producen en los vecinos de los pueblos ese horror á la prestación personal, que sólo puede compararse al que les causa el impuesto de consumos. De aquí esa resistencia pasiva de los Ayuntamientos á utilizarla, porque saben que la mayoría del pueblo es opuesta, y de ahí los pequeños ó nulos resultados que ha producido y que hacen creer continuará lo mismo á no introducir modificaciones que hagan desaparecer de ella todo lo que de injusto encierra. Pocos serán los alcaldes que quieran oponerse á esa gran fuerza de la opinión del pueblo, contraria á esta carga, y aun esos pocos obtendrían un éxito tan sólo relativo, pues como hemos podido juzgar en algún caso, el trabajo debido á la prestación no representa ni el 50 por 100 de los jornales empleados, sin que haya medio de remediarlo ni aun acudiendo á medios violentos é ilícitos como el de un alcalde de un pueblo, que no citaremos, que andaba con vara tras de sus administrados cuando éstos se ocupaban en la prestación, para obligarles al trabajo, no haciendo caer sobre ellos el peso de la ley, sino el de la vara. De afrontar las malquerencias de algunos imponiéndoles multas y castigos han venido algunas veces las ruinas represalias de incendios y destrucción de propiedades, y sobre todo las venganzas políticas, que fundadas en motivos análogos al presente producen los enconos y pasiones, que á tan funestos resultados han conducido más de una vez.

(4) Véase el número anterior.

Los citados son los recursos puestos á disposición de los Ayuntamientos para la construcción, mejora y conservación de una red de vías de comunicación tan dilatada como es la de caminos vecinales. Inmensa es la carga que con esto tienen sobre sí los Municipios rurales é insuficientes los medios en la actualidad posibles para sobrellevarla. Vista la necesidad de que tales planes se lleven á cabo, urge encontrar un medio factible de ejecución y estudiar una fuente de ingresos verdad para tales atenciones si no se quiere que tantos trabajos y capitales invertidos, por el Estado en construir su red bastante completa sean infructuosos ó no den el resultado económico que de ellos debiera esperarse.

## II

Terminado el estudio de las vías municipales y de los recursos de los Ayuntamientos encargados de su construcción, hemos de pasar, para seguir con nuestro trabajo, á estudiar las vías provinciales que con aquéllas forman las carreteras secundarias que no corren á cargo del Estado y los organismos administrativos llamados Diputaciones provinciales, á cuyo cuidado se reserva tanto su conservación como su construcción.

Vienen las Diputaciones obligadas por las leyes, no á la construcción de carreteras provinciales, pues para esto serían necesarios recursos, con los que muchas de estas Corporaciones están lejos de contar, sino á la formación de un plan de carreteras provinciales en combinación con las que del Estado se encuentren en la provincia y con las líneas de ferrocarriles, plan que ha de ser aprobado por el Gobierno y al que se han de sujetar en la construcción.

Para la confección del plan citado parece lo lógico que ha de conocerse: 1.º la situación de estas carreteras del Estado y líneas de ferrocarriles en la provincia, haciéndose por tanto incompatible con las continuas inclusiones en el plan del Estado de carreteras que, ó pudieran hacer innecesaria alguna del plan provincial, ó reducir su importancia de tal modo que pudiera sustituirse por algún ó algunos caminos de un orden con mucho inferior, y 2.º la verdadera misión, el preciso objeto de estas vías que así se clasifican, no incluyéndolas en ninguno de los tres órdenes de carreteras que el Estado tiene bien definidos ni entre los caminos vecinales.

Dice así el artículo 25 de la ley de 4 de Mayo de 1877: «Son de cargo de las provincias las carreteras que no estando comprendidas en el plan general de las del Estado deben ser incluidas en los que han de formar las Diputaciones con arreglo á las prescripciones de esta ley.» Todo lo más que puede deducirse de lo restante de la ley para aclarar tan oscura definición de las carreteras provinciales, es que éstas son las que interesan á la provincia y no están incluidas en el plan del Estado. En primer lugar, creemos que está fuera de duda que las carreteras del plan general construídas en una provincia es á ésta á quien única ó más directamente interesan; si así es, ¿por qué deja por construir aquellas otras? ¿Es por olvido ó porque su necesidad se ha demostrado posteriormente? Pues aquí sería justamente solicitada y concedida la ley que incluiría en el plan aquella carretera, cuya necesidad ha sido vista después de redactado.

Más explícita, pero no más convincente, es una ley de 7 de Mayo de 1851, que dice en el artículo 4.º:

«Son carreteras provinciales: Primero, las que enlazan una carretera general con una transversal. Segundo, las que partiendo de una carretera general ó de una transversal terminan en un punto de producción ó de importación. Tercero, las que ponen en comunicación directa dos ó más provincias. Cuarto, las que en las provincias insulares de las Baleares y Canarias pongan en comunicación á la capital con otros puntos marítimos ó á dos ó más puntos de producción ó de exportación entre sí.»

Comprendidas en la clasificación anterior hay muchas carreteras que figuran en el plan del Estado, lo que demuestra que no es precisa la separación, ó que éste se ha encargado de la construcción de carreteras que pertenecen á las Diputaciones. Prueba además que el deslinde entre unas y otras es ficticio, que construyéndose las carreteras con dimensiones varias, según su importancia y por tanto su orden, las vías provinciales en su inmensa mayoría son idénticas á las de tercer orden del Estado.

Parece, pues, lo más probable que en la necesidad de construir rápidamente una red de vías de comunicación se hacía preciso repartir esta obligación sobre las distintas entidades, Estado, Provincia y Municipio. Siendo la división más precisa de esta red la que lo hace en carreteras y caminos vecinales, y siendo la primera la parte de mayor importancia y coste, las Diputaciones fueron llamadas á auxiliar al Estado en la construcción de algunas de éstas, sin tener en cuenta los medios con que cada una contara para atender á esta obligación, resultando de aquí el contraproducente resultado de que muchas de estas corporaciones, lejos de auxiliar al Estado para la construcción de carreteras, se escudan en la obligación de construir su plan, que poco ó nada desarrollan, y no acuden á subvencionar los caminos vecinales, por lo que hemos visto, más necesitados que las carreteras, en donde su cooperación hubiera sido verdaderamente eficaz.

Evidentemente siendo las provincias las más directamente interesadas en las vías de comunicación, las Diputaciones hubieran desarrollado sus planes provinciales si hubiesen contado con recursos suficientes para ello; pero no ha sido así, y conforme hemos hecho con los Municipios vamos á estudiar los presupuestos provinciales para demostrar que el estado actual de cosas se prolongaría indefinidamente, si no se hallara el medio de obligar á cada uno para esta cooperación en la construcción de la red total según sus fuerzas, más bien que equiparadas las necesidades, obligar en general á satisfacerlas del mismo modo, siendo tan diferentes los recursos de que disponen.

Dividido en capítulos y artículos el presupuesto de ingresos de una provincia es:

### CAPÍTULO PRIMERO.—Rentas.

Artículo 1.º Rentas y censos de propiedades.

Art. 2.º Intereses de efectos públicos.

### CAPÍTULO II.—Portazgos y barcajes.

Art. 1.º Portazgos.

Art. 2.º Pontazgos.

Art. 3.º Barcajes.

### CAPÍTULO III.—Donativos, legados y mandas.

Art. 1.º Donativos, legados y mandas.

### CAPÍTULO IV.—Repartimientos.

Art. 1.º Repartimientos entre los pueblos.

CAPÍTULO V.—*Instrucción pública.*

Art. 1.º Ingresos propios de los establecimientos del ramo.

CAPÍTULO VI.—*Beneficencia.*

Art. 1.º Ingresos propios de los establecimientos del ramo.

CAPÍTULO VII.—*Ingresos extraordinarios.*

Art. 1.º Ingresos extraordinarios.

CAPÍTULO VIII.—*Arbitrios especiales.*

Art. 1.º Arbitrios especiales.

CAPÍTULO IX.—*Empréstitos.*

Art. 1.º Empréstitos contratados.

CAPÍTULO X.—*Enajenaciones.*

Art. 1.º Venta de propiedades.

CAPÍTULO XI.—*Resultas.*

Art. 1.º Existencia en 31 de Diciembre.

Art. 2.º Créditos pendientes de cobro.

Haciendo un examen á la ligera, pues á primera vista se advierten los recursos de este presupuesto de ingresos, veremos que:

Respecto al capítulo I, los ingresos por este concepto han de ser nulos ó exiguos en general.

En el capítulo II sucederá lo mismo que en el anterior, siendo mayor el número de casos en que será nulo.

En el capítulo III los donativos, legados y mandas, son un ingreso eventualísimo y que ha de figurar por tanto en el presupuesto como nulo, ó por una pequeña cantidad si la probabilidad ha de tenerse en cuenta.

El capítulo IV es verdaderamente la única fuente de ingresos real en los presupuestos provinciales. Consistente en un tanto por ciento sobre las contribuciones, tiene, como es lógico, cierto límite.

De los capítulos V y VI solo el último hará figurar en el presupuesto una partida que merezca tenerse en cuenta.

El capítulo VII tiene la eventualidad del III.

Los VIII, IX y X constituyen un grupo especial que se procura no utilizar, y para el IX se necesita un crédito que, la mayoría de las Diputaciones, con su actual organización, saldando sus presupuestos con déficit é imposibilitadas de cumplir sus atenciones, no tienen.

El XI y último suele figurar en los presupuestos por cantidad importante en el art. 2.º, pero esos créditos son de costosa y lenta realización, y la organización política de estas Corporaciones administrativas la hace aún más difícil, terminando muchas veces en convenios perjudiciales. Es de hacer notar que el art. 2.º del capítulo XI, y el capítulo IV, están íntimamente unidos, y el aumento en el capítulo XI representa una baja en el IV en presupuestos anteriores, lo que da un aumento del déficit.

Con el indicado presupuesto de ingresos hay que atender al de gastos siguiente, conforme con lo que ordena el artículo 115 de la ley de 29 de Agosto de 1882:

CAPÍTULO PRIMERO.—*Administración provincial.*

- 1.º Gastos de la Diputación.
- 2.º Material de las dependencias.
- 3.º Comisiones especiales.
- 4.º Obras públicas. Sección de Arquitectura.

5.º Médicos de baños.

6.º Empleados del ramo de montes.

CAPÍTULO II.—*Servicios generales.*

- 1.º Quintas.
- 2.º Bagajes.
- 3.º Boletín oficial.
- 4.º Elecciones.
- 5.º Calamidades.

CAPÍTULO III.—*Obras obligatorias.*

- 1.º Reparación y conservación de caminos.
- 2.º Travesía de carreteras.
- 3.º Cárcel modelo.
- 4.º Reparación y conservación de fincas

CAPÍTULO IV.—*Cargas.*

- 1.º Contribuciones y seguros.
- 2.º Pensiones.
- 3.º Empréstitos.
- 4.º Contratos.
- 5.º Deudas y censos.

CAPÍTULO V.—*Instrucción pública.*

- 1.º Junta provincial.
- 2.º Institutos.
- 3.º Escuelas normales.
- 4.º Inspección de escuelas.
- 5.º Academias.
- 6.º Bibliotecas.
- 7.º Museos.

CAPÍTULO VI.—*Beneficencia.*

- 1.º Atenciones generales.
- 2.º Hospitales.
- 3.º Casas de Misericordia.
- 4.º Casas de expósitos.
- 5.º Casas de maternidad.
- 6.º Casas de huérfanos y desamparados.

CAPÍTULO VII.—*Corrección pública.*

- 1.º Cárceles.
- 2.º Establecimientos penales.

CAPÍTULO VIII.—*Imprevistos.*

- 1.º Imprevistos.

CAPÍTULO IX.—*Nuevos establecimientos.*

- 1.º Fundación de nuevos establecimientos.

CAPÍTULO X.—*Carreteras.*

- 1.º Subvención de carreteras.
- 2.º Construcción de carreteras provinciales.

CAPÍTULO XI.—*Obras diversas.*

- 1.º Obras diversas.

CAPÍTULO XII.—*Otros gastos.*

- 1.º Otros gastos.

CAPÍTULO XIII.—*Resultas.*

- 1.º Obligaciones de ejercicios cerrados.

(Se continuará.)

FEDERICO MORENO.