

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN

LOGROÑO	
Por un mes.....	ptas. 2
Por tres meses..	— 5'50
Por seis meses..	— 10'50
Por un año.....	— 20'50
FUERA	
Por un mes.....	ptas. 2'50
Por tres meses..	— 7
Por seis meses..	— 12'50
Por un año.....	— 24

Boletín Oficial

de la provincia de Logroño

PRECIOS DE INSERCIÓN

Los edictos y anuncios judiciales obligados al pago de inserción, se satisfarán á 15 céntimos de peseta por línea, y los no judiciales á 25 céntimos de peseta por línea, debiendo los interesados nombrar persona que responda del pago en esta Capital.

Números sueltos, 25 céntimos de peseta cada uno.

SE PUBLICA TODOS LOS DÍAS EXCEPTO LOS FESTIVOS

Las leyes obligarán en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos á la legislación peninsular, á los 20 días de su promulgación, si en ellas no se dispusiere otra cosa. Se entiende hecha la promulgación el día en que termina la inserción de la ley en la Gaceta. (Artículo 1.º del Código civil.)

Se suscribe en la Secretaría de la Excm. Diputación, y en la Imprenta provincial, sita en la Beneficencia.

Las suscripciones de fuera podrán hacerse remitiendo su importe en libranza del Tesoro ó letra de fácil cobro. El pago de la suscripción será adelantado.

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA

DEL

CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el REY y la REINA Regente (Q. D. G.) y Augusta Real Familia, continúan en esta Corte sin novedad en su importante salud.

(Gaceta del 29 de Enero)

GOBIERNO CIVIL

Sanidad.—CIRCULAR

El Sr. Alcalde de Herramélluri con fecha de ayer, da cuenta á este Gobierno que según le manifiesta el Sr. Inspector Veterinario, ha desaparecido completamente la enfermedad variolosa que venían padeciendo algunos rebaños de reses lanares de aquella localidad, por lo que se les ha levantado el aislamiento á que estaban sujetos.

Lo que se anuncia en este Boletín Oficial para general conocimiento.

Logroño 30 de Enero de 1901.

El Gobernador,

Eleuterio Villalva.

MINAS

2371

Don Eleuterio Villalva, Gobernador civil de esta provincia.

Hago saber: Que por D. Eugenio Fernández, vecino de Logroño, de profesión industrial y mayor de edad, se ha presentado á mi autoridad á las once y treinta y cinco minutos del día de la fecha, una solicitud de registro de treinta pertenencias con el título de «San Esteban», de mineral de hierro, en terreno situado en término de la villa de Viniegra de Arriba, paraje que llaman Lomo la cera; cuya designación ha verificado en la forma siguiente:

Se tendrá por punto de partida una vereda que parte de dicho lomo en dirección á las Cañadas; desde este punto se medirán al

Este, 200 metros, lindando á la cera vieja; al Sur, 300, lindando con llanada de Campo Castillo; al Oeste, 300, lindando con las Cañadas, y al Norte, 300, lindando con Mata los Corcinos, y trazando perpendiculares por los extremos de estas líneas quedará cerrado el perímetro de las treinta pertenencias que se solicitan.

Y habiéndosele admitido por decreto de este día salvo mejor derecho, la expresada solicitud de registro, he dispuesto se anuncie al público, como por el presente ejecuto, para que los que se consideren con derecho á reclamar contra ella, lo verifiquen en este Gobierno civil por escrito y en la forma debida, dentro del plazo de sesenta días que para este efecto se fija en la ley y reglamento vigentes en Minería.

Logroño 28 de Enero de 1901.

Eleuterio Villalva.

Junta provincial de Instrucción pública

CIRCULAR

Los señores Maestros de las Escuelas públicas de Cuzcurrita, Igea, Grávalos, Sotés, Villamediana, Zarratón, Ausejo, Bergasa, Briones, Cihuri, Ezcaray, Matute, Nieva, San Asensio, Valgañón y Villoslada, procederán á la apertura de las Escuelas de adultos tan pronto como se enteren de la presente circular, por cuyo servicio deben percibir, por lo menos, la cantidad correspondiente á razón de la 4.ª parte de los sueldos que perciben, siendo de cuenta de los Ayuntamientos el facilitar los útiles necesarios para el alumbrado, pudiendo así bien sufragar los gastos de tinta, clarión y alumbrado, y si esto no les fuera posible, pueden imponer una pequeña cuota mensual á los alumnos abonando la gratificación á los Maestros previa la oportuna liquidación proporcional del tiempo que presten este servicio.

Encargo á los Sres. Alcaldes el exacto cumplimiento de cuanto se previene en esta circular, así

como el que notifiquen su contenido á los Maestros para los efectos que se interesan.

Logroño 30 de Enero de 1901.

El Gobernador Presidente,

Eleuterio Villalva.

Ministerio de Agricultura,

Industria, Comercio y Obras públicas

EXPOSICIÓN

SEÑORA: El plan de carreteras generales, cuya construcción, reparación y conservación pertenece al Estado, quedó aprobado por la ley de 11 de Julio de 1877, autorizando su artículo adicional al Ministro de Fomento «para que, previo el oportuno expediente, pueda acordar por medio de Real decreto las modificaciones que ulteriores circunstancias pudieran exigir sobre el contenido de los adjuntos estados, siempre que resulten beneficiosas á los intereses públicos. Al efecto deberán ser oídos previamente los Ayuntamientos y Diputaciones provinciales respectivas, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y si la importancia del asunto le requiriese, el Consejo de Estado».

Había dispuesto con anterioridad el art. 10 de la ley de Carreteras que cuando se trata de incluir algún nuevo camino, deberá procederse á la instrucción del oportuno expediente, «en el que, sirviendo de base el anteproyecto de la línea, se oirá á los Ayuntamientos de los pueblos interesados, á la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, al Ingeniero Jefe de la provincia y al Gobernador de la misma, con arreglo á lo que prescribe el reglamento para la ejecución de esta ley. El Ministro de Fomento, enterado del parecer de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá si la carretera de que se trata deberá ó no ser propuesta á las Cortes para su inclusión en el plan general y el orden á que ha de pertenecer. Del mismo modo se procederá cuando se trata de agregar alguna de las líneas comprendidas en el plan».

El reglamento de la ley autoriza la iniciativa de las Corporaciones locales, de las Autoridades y particula-

res para promover las inclusiones de nuevas carreteras; exige el estudio de un anteproyecto por los Ingenieros del servicio del Estado, para que sirva de base á la amplia información promovida por el Gobernador civil, señalando en el Boletín oficial el término mínimo de treinta días para que los pueblos, Corporaciones y particulares puedan examinarlo y exponer lo que estimen conveniente. Cumplida esta formalidad, deben informar el Ingeniero subalterno y su Jefe, la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, la Diputación, el Gobernador, la Junta Consultiva de Caminos y la Dirección general de Obras públicas; una vez resuelto el expediente por el Ministerio de Fomento, ha de llevar á las Cortes el oportuno proyecto de ley, «para proponer la inclusión, la clasificación de la carretera y el número de orden que corresponda para su ejecución».

Tal exceso de reglamentación, creaba para el desarrollo del plan de carreteras obstáculos con frecuencia insuperables. Así por la superabundancia de formalismos y á las veces por las contradicciones en que aparecían los preceptos reglamentarios, resultaron paralizados importantísimos proyectos de obras sin hallar vías legales para su ejecución.

En 1879 se hicieron algunas inclusiones por Real decreto, después de llenar los requisitos mencionados; y para otras optó el Gobierno por el procedimiento de presentar á las Cortes los proyectos de ley respectivos, atemperándose alternativamente á lo dispuesto en la ley ó á lo prevenido por el reglamento de Carreteras. Durante los dos años inmediatos fueron escasas las inclusiones, y se cumplió lo preceptuado; pero en 1883 se abrió el portillo de los proyectos de ley formulados por iniciativa parlamentaria, y los intereses locales aparecieron subordinando con harta frecuencia el interés general al egoísmo particular. Así estas delicadas cuestiones, cuyo buen ordenamiento tiene por condición más esencial gran madurez y firmeza de plan, y la continuidad de un pensamiento sistemático, vinieron, por el contrario, á resolverse de plano, sin examen técnico ni estudio previo de ninguna clase, trayendo á total

perturbación todas las obras públicas del Estado.

Desde ese año de 1883 se promulgaron las leyes de incorporación al plan de varias carreteras de las provincias de Oviedo, Córdoba, Badajoz, etc., y una vez convertido así el plan general de carreteras en instrumento de empeños electorales, fué creciendo de año en año el trastorno de todos los proyectos trazados por la Administración pública. Ya en el mismo año de 1883, las proposiciones de iniciativa parlamentaria, convirtiendo en leyes inclusiones de esta clase de carreteras, fuera de todo plan, llenan 12 páginas de la *Colección legislativa*.

Esta obra de desquiciamiento administrativo intentó arreglarla en 1886 uno de los más ilustres de mis predecesores en este departamento, con la promulgación del Real decreto de 17 de Septiembre mandando proceder á la redacción del plan de carreteras generales para un período de veinte años.

En el preámbulo de dicho Real decreto lamentábase del considerable número de las carreteras en esta forma agregadas al plan, y respondiendo en gran parte á servicios y propósitos muy diversos de los que se tuvieron en cuenta al redactarlo. De esta manera, decía, figuran en el plan general del Estado Carreteras de tan escasa importancia que, por este mismo sin duda, ni siquiera se había incluido en los planos provinciales, y señalaba caso de haber dos, tres y á veces cuatro carreteras sirviendo superabundantemente los mismos intereses, y otras que recorren comarcas desiertas, con tan elevado coste de construcción, que por si solo fuera esto bastante para dilatarla en terrenos más fértiles y poblados. Por todo ello, advertía el preámbulo del mismo Real decreto que ya desde aquella fecha la razón y la conveniencia demostraban de consuno la necesidad de reducir el plan de carreteras á las que prudencialmente se calculara que podrán construirse en determinado período de tiempo.

Por Real decreto de 3 de Diciembre del mismo año se dictaron algunas reglas para procurar el más útil empleo de los créditos otorgados al Ministerio de Fomento con destino á la construcción de carreteras. Este Real decreto intentaba encontrar el remedio disponiendo que los Ingenieros Jefes de las provincias y la Junta Consultiva propusieran anualmente la relación de las obras más urgentes que habían de emprenderse en cada año económico, y el Ministro, en vista de las mismas y consultando á las Corporaciones y funcionarios que creyera conveniente oír, dictara el plan anual de distribución de las consignaciones. Mas tan excelente propósito resultó también muy luego esterilizado en la práctica ante el embate de intereses locales, con egoísmo desbordado, hasta el extremo de no coordinarse con el interés

general. Fué agravándose el mal, por manera que el informe del Ministerio de la Gobernación en 1891 para la de las leyes Provincial y Municipal, hubo de apuntar la triste declaración de que «las consignaciones del crédito para carreteras se desparrraman según las conveniencias electorales, y el Diputado, en vez del Ministro es en realidad el árbitro de las obras públicas, que dirige según su particular conveniencia».

Con esto se explica que, formado el plan de carreteras de 1877, sobre la base de una red proyectada en extensión de 36.931 kilómetros, con los incluidos en 1878, figurara ya extendida la red en 40.66½ kilómetros. Mas cuando en los años siguientes se entró de lleno en el procedimiento de las carreteras llamadas *parlamentarias*, el plan de la red del Estado tomó desarrollo vertiginoso. Desde 1878 á 1898 se promulgaron 1.059 leyes, incluyendo en el plan general del Estado 1.311 carreteras, equivalente á un término medio anual de 106 leyes y 131 carreteras, en su mayor parte ajenas al interés público.

No es fácil calcular la longitud de estas carreteras, incluidas en el plan por virtud de las 129 leyes de 1900, por no conocerse los datos más precisos al efecto; pero admitiendo que su longitud media sea igual á las incluidas desde 1878 á 1898, esto es, 25 kilómetros, resulta que con las adicionadas en 1899 y 1900 representa una longitud de 6.850 kilómetros, en cifras redondas 7.000 kilómetros. Sumada esta cifra á la de 77.000 kilómetros en que se debe calcular la longitud total del plan de 1899, se debe presuponer que en la actualidad se acerca mucho, si no excede, á 84.000 kilómetros y su coste, admi-

tiendo el precio de 30.000 pesetas por kilómetro, á razón de 25.000 pesetas por construcción y 5.000 por expropiación, representa un valor total de 2.520 millones de pesetas.

El siguiente cuadro pone de manifiesto cuál ha sido el desarrollo progresivo del plan general de carreteras del Estado mediante la inclusión de las carreteras llamadas *parlamentarias*.

De esta manera, bajo la presión desbordada de los intereses locales, relegando muy á segundo término toda consideración de utilidad general, nuestro plan de carreteras del Estado, en lugar de abarcar las vías de interés general que enlazan varias provincias del Reino, ó bien carreteras transversales que por su extensión é importancia sirven los intereses nacionales, se ha trastornado en términos de confundirse en él vías de comunicación de todas clases, no sólo provinciales, sino también caminos vecinales, y no pocas que son de mero servicio de barriadas y hasta de fincas particulares.

Así se dan casos numerosos de carreteras que no llegan á 500 metros de extensión, y otras con expresivo señalamiento de la finca ó fincas que han de cruzar, ó trazados que parecen proyectos de urbanización de un ensanche municipal, paseos de Ronda de una capital, ó apertura de una grande y costosísima vía urbana, precisando las calles que ha de recorrer con presupuesto de ejecución que importa más de millón y medio de pesetas, sin contar las expropiaciones, que seguramente ascenderán á suma mucho más considerable, cuyo avalúo de previsión no puede calcularse. Y sobre todo este desconcierto, se ha producido además el régimen de situación

excepcional, que en nuestra Administración de Obras públicas corre con la denominación vulgar del fuero de Málaga. Semejante denominación es con efecto apropiada al particularismo creada por la ley de 25 de Julio de 1892 para la provincia de Málaga, y en cuya virtud las carreteras de dicha provincia aparecen por ley especial con privilegio de preferencia para ser incluidas en el plan de Obras públicas del año económico hasta agotamiento de los créditos consignados en el presupuesto del Estado, y entendiéndose anuladas, respecto de las carreteras de esa provincia, todas las demás disposiciones vigentes en cuanto se opongan á dicho fuero, y resultando en suma los estudios, proyectos, trazados y presupuestos de estas obras como totalmente sustraídos á la intervención de la Dirección de Obras públicas, á cuyas expensas, sin embargo, corre por completo su construcción y conservación.

No es menester esforzar razonamientos sobre semejante estado de cosas para comprender todo el alcance y la gravedad que encierra para el porvenir de nuestro Tesoro y para el desenvolvimiento de nuestra economía nacional tan inmoderado empeño de endosar al Estado la ejecución de un plan de carreteras, en el cual el interés general figura como factor muy secundario, y la vía que responde á un interés meramente local ó vecinal ó individual sobrepuesto á todas las demás consideraciones.

Nuestras carreteras generales y su estado de explotación han crecido desde el año 1876 en la forma siguiente:

Estado de la red de carreteras del Estado.

AÑOS	Longitud en explotación en fin de cada año Kilómetros	Entregados á Corporaciones y abandonados Kilómetros	Total construido por el Estado hasta el fin de cada año.	Construido en cada año.	OBSERVACIONES
1876	17.326	3.191	20.517	»	
1877	17.620	3.191	20.811	294	
1878	18.027	3.191	21.218	407	
1879	18.458	3.164	21.622	404	
1880	19.472	2.548	22.020	398	
1881	19.957	2.463	22.420	400	
1882	20.981	2.436	23.417	997	
1883	21.722	2.145	23.867	450	
1884	23.317	1.174	24.491	624	
1885	23.930	1.128	25.058	567	
1886	24.912	1.034	25.946	888	
1887	25.706	921	26.627	681	
1888	26.266	957	27.223	596	
1889	27.008	915	27.923	700	
1890	28.121	611	28.732	809	
1891	28.629	705	29.334	602	
1892	29.058	842	29.900	566	
1893	30.977	292	31.269	1.369	Comprende el bienio de 1893-94.
1894					
1895	32.512	74	32.586	1.317	Idem de 1895-96.
1896					
1897	34.612	82	34.612	1.944	Idem de 1897-98.
1898					
1899	36.000	50	36.000	1.350	Idem de 1899 y 1900, según cálculo aproximado.
1900					

Hay, por tanto, 36.000 kilómetros que conserva el Estado, en vez de los 20.517 del año 1876, lo cual significa, además de los gastos de construcción, una carga considerable para conservar la red, que llegaría á ser abrumadora si se terminase el plan actual, que en 1.º de Julio último se descompone así:

	kilómetros.
Construidos.. . . .	35.687
En construcción. . . .	4.187
En proyecto aprobado.. . .	5.973
En estudio.	17.048
Sin estudiar.. . . .	21.464
Total.	84.359

En 1878 la red general de carreteras del Estado constaba de 40.664 kilómetros, y siendo en la actualidad de 84.000 kilómetros próximamente, resulta un aumento de cerca de 44.000 kilómetros.

El coste de las carreteras construídas y en construcción puede calcularse en 140.000.000 de pesetas. Debe agregarse además el importe de los terrenos expropiados y la conservación de los ya terminados, que puede apreciarse en 450 pesetas por año y kilómetro.

Los presupuestos de los 4.000 kilómetros que hay, con sus proyectos

aprobados, ascienden á la cantidad de 90.000.000 de pesetas.

Los 30.000 kilómetros en que pueden aproximadamente cifrarse las carreteras, hoy pendientes de estudio y sin estudiar en el plan general del Estado, representan, si se llegaran á construir, un gasto de 750.000.000 de pesetas, á razón de 25.000 pesetas por kilómetro.

El aumento del número de kilómetros de carreteras incluidos en el plan ha sido en los últimos veinte años considerable en algunas provincias, pudiendo, como ejemplo, citarse las siguientes:

	A principio de 1881.	A fin de 1900.	Diferencia
Huesca.....	1.191	3.379	2.188
Badajoz.....	1.156	2.951	1.795
Ciudad Real.	771	2.504	1.733
Burgos.....	1.191	2.900	1.709
Zaragoza.....	1.336	2.931	1.595
Oviedo.....	1.461	3.054	1.593

Al efecto de procurar complemento de juicio sobre los datos que anteceden, importa presentar también los estados que fijan el orden que resulta entre las diferentes provincias en relación á las carreteras construídas y en construcción en 1.º de Mayo de 1900:

Estado de las longitudes de carreteras construídas y en construcción en 1.º de Mayo de 1900

PROVINCIAS	Superficie kilómetros	Número de habitantes	Carreteras construídas kilómetros	Carreteras en construcción kilómetros	TOTAL kilómetros	Número de habitantes por kilómetro de carretera	Metros de carretera por kilómetro	RELACIÓN DE PROVINCIAS POR ORDEN DE MÁS Á MENOS FAVORECIDAS		Relación de provincias por orden de más á menos favorecidas teniendo en cuenta la población y la superficie.	
								En relación con el número de habitantes	En relación con la superficie.		
Albacete.....	14.863	233.005	658	171	829	281	56	Guadalajara.	Santander.	173	Logroño.
Alicante.....	5.660	451.174	638	53	691	652	122	Segovia.	Pontevedra.		Santander-Segovia.
Almería.....	8.704	344.681	521	15	536	643	62	Cuenca.	Logroño.		Valladolid.
Avila.....	7.882	197.636	494	85	579	341	74	200 Huesca.	Valladolid.	150	Burgos-Guadalajara
Badajoz.....	21.894	490.551	1.108	127	1.235	397	56	Burgos.	Oviedo.		Oviedo-Palencia.
Baleares.....	5.014	306.926	338	30	368	834	73	Soria.	Madrid.		Toledo-Huesca.
Barcelona.....	7.691	1.034.538	912	68	980	1.056	127	Valencia.	Barcelona.	130	Pontevedra.
Burgos.....	14.196	340.001	1.479	145	1.624	209	114	Logroño.	Coruña.		Zaragoza.
Cáceres.....	19.863	354.245	1.004	62	1.066	332	59	Valladolid.	Alicante.		Cuenca.
Cádiz.....	7.342	434.250	516	70	586	741	80	Toledo.	Segovia.	120	Gerona.
Canarias.....	7.273	334.521	331	91	422	793	58	Santander.	Burgos.		Soria-Tarragona.
Castellón.....	6.465	304.477	466	26	492	619	76	Albacete.	Tarragona.	110	Coruña-Avila.
Ciudad Real.....	19.608	305.002	737	151	888	343	45	300 Teruel.	Gerona.		Lugo.
Córdoba.....	13.727	443.582	853	215	1.068	415	78	Zaragoza.	Palencia.		Córdoba.
Coruña.....	7.903	631.419	837	145	982	643	124	Cáceres.	Guadalajara.		Alicante-Madrid.
Cuenca.....	17.193	241.566	1.089	152	1.241	195	72	León.	Málaga.	100	Cáceres-Albacete.
Gerona.....	5.865	296.497	558	83	641	463	109	Avila.	Toledo.		Barcelona.
Granada.....	12.768	477.768	662	111	773	618	60	Ciudad Real.	Lugo.		Málaga.
Guadalajara.....	12.113	199.290	1.152	82	1.234	161	102	Zamora.	Orense.	90	Teruel.
Huelva.....	10.138	253.970	453	34	487	521	48	Badajoz.	Zaragoza.	80	Jaén.
Huesca.....	15.149	238.935	961	209	1.170	204	77	400 Oviedo.	Cádiz.		Orense-Castellón.
Jaén.....	13.480	463.806	910	78	988	469	73	Córdoba.	Córdoba.		Murcia-Badajoz.
León.....	15.377	384.197	956	187	1.143	336	74	Lérida.	Huesca.		Cádiz.
Lérida.....	12.151	274.867	559	63	622	442	51	Gerona.	Castellón.		Ciudad Real.
Logroño.....	5.041	186.223	766	53	819	227	162	Lugo.	Avila.		Lérida.
Lugo.....	9.881	459.119	777	203	980	468	99	Jaén.	León.		Granada.
Madrid.....	7.989	737.644	998	57	1.055	699	132	Tarragona.	Murcia.		Almería-Salamanca
Málaga.....	7.349	485.132	659	76	735	660	100	Salamanca.	Zamora.		Baleares.
Murcia.....	11.537	518.263	765	66	831	616	74	500 Huelva.	Baleares.		Huelva.
Orense.....	6.979	402.873	531	72	603	668	86	600 Pontevedra.	Jaén.		Valencia.
Oviedo.....	10.894	612.663	1.290	208	1.498	409	137	Murcia.	Valencia.		Canarias.
Palencia.....	8.434	193.668	773	111	884	219	105	Granada.	Cuenca.		Sevilla.
Pontevedra.....	4.391	447.612	645	90	735	609	167	Castellón.	Soria.	70	León.
Salamanca.....	12.510	317.005	602	68	670	473	53	Coruña.	Almería.		Zamora.
Santander.....	5.460	263.673	846	100	946	279	173	Almería.	Granada.	60	
Segovia.....	6.827	156.086	760	58	818	191	120	Alicante.	Cáceres.		
Sevilla.....	14.062	547.020	720	54	774	707	55	Málaga.	Canarias.		
Soria.....	10.318	147.787	687	20	707	209	68	Orense.	Badajoz.		
Tarragona.....	6.490	334.343	676	32	708	472	109	Madrid.	Albacete.		
Teruel.....	14.818	239.831	702	67	769	312	52	700 Sevilla.	Sevilla.		
Toledo.....	15.257	370.012	1.411	112	1.523	243	99	Cádiz.	Salamanca.		
Valencia.....	10.451	775.995	731	25	756	1.026	72	Canarias.	Teruel.		
Valladolid.....	7.569	276.366	1.027	115	1.142	242	151	800 Baleares.	Lérida.		
Zamora.....	10.615	275.354	738	42	780	253	73	1000 Valencia.	Huelva.	50	
Zaragoza.....	17.424	413.480	1.310	89	1.399	295	80	1056 Barcelona.	Ciudad Real.	45	
TOTALES.....	486.915	17.198.853	35.606	4.171	39.777	432	81				

- OBSERVACIONES.—1.º No aparecen en este cuadro las Provincias Vascongadas y Navarra, cuyas carreteras, casi en su totalidad, corren á cargo de las Diputaciones provinciales respectivas.
- 2.º Las extensiones superficiales de las provincias se han tomado de la *Reseña geográfica y estadística de España*, publicada en 1888 por el Instituto.
- 3.º La población es la de hecho, con arreglo al censo de 31 de Diciembre de 1897.
- 4.º En Guadalajara y Segovia hay menos de un kilómetro por 200 habitantes. En Cuenca, Huesca, Burgos, etc., está comprendido entre 200 y 300, y así sucesivamente.
- 5.º En Santander hay 173 metros lineales de carretera por kilómetro cuadrado, cifra que disminuye hasta 45 en Ciudad Real.

Para comprender, sobre los datos que precedan, el descenso de nuestro plan de carreteras y el inmenso gravamen que por este concepto pesa sobre nuestro presupuesto de Estado, basta recordar que las carreteras

nacionales en Francia sólo miden en junto 38.000 kilómetros, 2.000 más que las construídas y en construcción que tenemos á la fecha en España, y 46.000 kilómetros menos que las que figuran hoy incluidas en nuestro

plan general de carreteras del Estado. En cambio en Francia los caminos provinciales y vecinales llegan á la elevadísima cifra de 546.000 kilómetros, mientras sólo contamos en España por vías de este concepto con

la reducida longitud de 27.000 kilómetros. Los dos remedios capitales que en este particular se imponen con toda urgencia á la previsión de Gobierno consisten, por consiguiente, en poner

coto á la ilimitada extensión de la red del Estado y en organizar cuanto antes nuestro servicio de caminos secundarios, que tan importante y fecundo desarrollo va alcanzando en las demás Naciones.

A este último propósito, el Gobierno de V. M. presentará muy en breve un proyecto de ley de caminos provinciales y vecinales sistemáticamente desenvuelto sobre la base de auxilio del Estado á las iniciativas locales para la creación de una gran red de caminos de poco coste, y ejecutados con base principal de recursos provinciales y municipales y de la prestación personal.

Pero mientras se ultima el estudio de este proyecto de ley y se aprueba por las Cortes para la creación de la red secundaria de nuestras vías de comunicación, importa que, sin pérdida de tiempo, resulte amparado el Estado, sobre tan importante ramo de servicios contra el malbaratamiento de los créditos presupuestados y contra la desorganización de todo su plan de obras por la introducción subrepticia de carreteras ú obras en contradicción con el interés público.

A este efecto, el presente Real decreto, que el Ministro que suscribe tiene el honor de someter á la aprobación de V. M., se limita á procurar las garantías de un orden de prelación para la ejecución de los 84.000 kilómetros ya incluidos hasta la fecha en el plan general de las carreteras del Estado.

Hubiera sido sin duda mejor eliminar desde luego del plan general de carreteras del Estado todas aquellas que no responden á un interés general; pero el respeto á la iniciativa parlamentaria no permite por de pronto la aplicación inmediata de otras soluciones prácticas que las reglas de ordenamiento iniciadas en el articulado del Real decreto. Cierzo que entre los 84.000 kilómetros que á la fecha presente constituyen la red del Estado, no bajarán quizá de 30.000 los que por la fuerza misma de las cosas resulten en la condición de carreteras puramente imaginarias; pero si sobre esa enorme masa de carreteras en proyecto no se establece un orden racional de prelación, el mero hecho de que quede á discreción del favor ministerial el convertir la carretera imaginaria en obra preferente con que halagar intereses locales ó personales bastará para que todo el presupuesto de carreteras se convierta fácilmente en instrumento de presión electoral; y si es en vano intentar el saneamiento de nuestros comicios, mientras las preferencias en ejecución de carreteras y derrame de los créditos del presupuesto de Obras públicas queden entregados al discrecional arbitrio de las influencias, todavía menos cabe pretender el que sirvan para algún pensamiento ordenado los créditos del presupuesto de Obras públicas, que representan dentro del presupuesto del Estado la clave principal de nuestra reconstitución económica.

Por estas mismas consideraciones se imponen providencias semejantes respecto de los demás ramos de nuestras obras públicas, y especialmente sobre el plan general de ferrocarriles secundarios y de canales y pantanos. Mas cada uno de esos servicios, por su economía peculiar, requiere especial régimen de previsiones de gobierno que demandan como condición primera el previo estudio y aprobación de los respectivos planes.

En consecuencia de todo lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene

el honor de proponer á la aprobación de V. M. el adjunto Real decreto.

Madrid 25 de Enero de 1901,

SEÑORA:

A. L. R. P. de V. M.,

Joaquín Sánchez de Toca

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, en nombre de Mi Augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º El Consejo de Obras públicas procederá á revisar el actual estado de inclusiones en el plan general de carreteras del Estado, á fin de proponer un orden de prelación de obras en armonía con los recursos del Tesoro y las necesidades del país.

Art. 2.º Al efecto de lo prevenido en el artículo anterior, dentro del plazo de un mes, á contar desde la fecha de la promulgación del presente Real decreto, los Ingenieros Jefes de las provincias ampliarán las propuestas que han enviado para la redacción del plan anual de obras del año 1901, incluyendo en los nuevos cuadros todas las carreteras del Estado que correspondan á su respectiva provincia, clasificándolas según el orden de prelación que á su juicio convenga seguir al construir las para el mayor beneficio de los intereses públicos.

Esta clasificación será muy motivada para las carreteras que figuren en el primer tercio de la relación, bastando una indicación somera de observaciones generales para las demás, por la cual se justifique el que quede su ejecución para plazo más lejano, sin perjuicio de que pueda en lo sucesivo modificarse, mediante Real decreto, su orden de preferencia por el cambio natural que se produzca en las condiciones del tráfico por causa de las nuevas vías y servicios que se establezcan.

Art. 3.º A la relación de las carreteras del plan general, ajustada á orden de prelación, según su preferencia para ejecutarlas, se acompañará el avalúo de cada una, por su importe de presupuesto si estuviese estudiado, y, en otro caso, alzadamente con ajuste abreviado por tanto kilométrico, deduciéndolo por comparación con las carreteras ya construídas en las comarcas de análogas condiciones.

El importe de las obras debe tenerse en cuenta al determinar la preferencia en la ejecución de las mismas, anteponiendo las que con menos coste produzcan notoriamente mayor beneficio á la riqueza pública.

Art. 4.º Juntamente con la consideración de orden económico consignada en el artículo anterior, se tendrán presentes para la clasificación de las carreteras las reglas que se expresan á continuación.

Son preferentes:

Primero. Los trozos sin concluir que interrumpan la comunicación entre otro ya ejecutado y que, por su importancia y tráfico, merezcan ultimarse sus trabajos.

Segundo. Los puentes que falten en carreteras abiertas al tránsito público, especialmente cuando no puedan sustituirse ventajosamente por badenes ó puentes sumergibles en las avenidas extraordinarias.

Tercero. Los tramos ó carreteras que correspondan á contratos rescindidos, si también por su importancia y tráfico conviene reanudar sus trabajos.

Cuarto. Los de enlace con las es-

taciones de ferrocarril, cuando midan como mínimo tres kilómetros de longitud.

Quinto. Las indispensables para cubrir las faltas notorias de carreteras en algunas provincias en donde la red es exigua, con relación tanto al vecindario como á la extensión superficial.

Art. 5.º Con arreglo á lo prevenido en el art. 1.º, y teniendo á la vista las clasificaciones hechas por los Ingenieros Jefes para cada provincia, y las demás bases y prevenciones de los artículos que preceden, se formará por el Consejo de Obras públicas el cuadro general de clasificación de todas las carreteras, para determinar el orden en que han de ejecutarse atendiendo á los intereses generales de la Nación.

A este efecto, se dividirán en cuatro grupos, que determinarán el orden de prelación de dichas obras.

Para la clasificación de carreteras en este cuadro general, el Consejo de Obras públicas tomará asimismo por base lo prevenido en el apartado segundo del artículo 2.º, con el fin de que los tres primeros grupos comprendan las que satisfagan, necesidades bien definidas y de carácter esencial y permanente, llevando al cuarto grupo las que á su menor importancia reúnan la condición de hallarse sujetas á las alteraciones que ocasionan los cambios naturales en las corrientes del tráfico, y las necesidades locales en el período que ha de mediar hasta su construcción.

Art. 6.º El Consejo de Obras públicas deberá formular su propuesta á la Dirección general en el término de un mes.

Art. 7.º El orden de ejecución de las carreteras será el determinado por los cuatro grupos, y esto se entenderá, no solamente en cuanto á la preferencia para empezar los trabajos, sino también para asignar los recursos que pida el desarrollo de aquellos, evitando la postergación de los que tengan lugar preferente.

No se retrasará la ejecución de ninguna carretera por causa de la paralización de otras preferentes cuando esta paralización provenga de dificultades técnicas ó administrativas independientes de los recursos que suministra el Estado.

Art. 8.º Mientras no estén subastadas todas las carreteras que se incluyan en el primer grupo no podrán contratarse las del segundo. Las del tercero se construirán cuando estén subastadas las del primero y segundo.

Dentro de cada grupo se determinará el orden de prelación por el Ministro, oído el Consejo de Obras públicas; pero se dará la preferencia á aquellas carreteras en que los dueños de los terrenos necesarios para la construcción ó los Ayuntamientos respectivos los entreguen en su totalidad al Estado gratuitamente y libres de todo gravamen.

Cuando por dificultades del terreno ú otras de orden administrativo independientes de los recursos que ha de facilitar el Estado se rescinda una contrata ó se paralícen las obras de una carretera, no será motivo para que se suspenda la ejecución de las que se siguen en el orden de prelación establecido por el plan.

Art. 9.º Mientras no estén subastadas todas las carreteras incluidas en cada uno de los grupos con la clasificación de primero y de segundo orden, á tenor de los artículos 4.º y 5.º de la ley de Carreteras, no deberá anunciarse la subasta de ninguna del mismo grupo clasificada como de tercer orden, con arreglo al artículo 6.º

de la misma ley, sin que los Ayuntamientos de los términos que dichas carreteras atraviesen entreguen al Estado, libres de todo gravamen, los terrenos que deba ocupar la obra con arreglo á su replanteo.

Art. 10. Las carreteras incluidas en el cuarto grupo podrán á instancia de la provincia ó de los Municipios interesados, segregarse del plan de las del Estado para pasar á figurar en la nueva red de caminos secundarios y vecinales, con todos los beneficios y condiciones de ejecución que determina la ley para fomento de esta clase de vías, que muy en breve se someterá á las Cortes.

Art. 11. Toda carretera que en lo sucesivo se incluya en el plan general de las del Estado sin el requisito previo de ser clasificada mediante información técnica y propuesta del Consejo de Obras públicas y con estricta sujeción á lo prevenido por el artículo 20 de la ley de Obras públicas, se considerará comprendida en el cuarto grupo ó categoría de las que aquél determina.

Art. 12. Cuando por ulteriores circunstancias resultare beneficioso á los intereses públicos mejorar el orden de prelación de alguna carretera pasándola del grupo en que figure después de aprobado el cuadro de clasificación general de carreteras del Estado aquí prevenido, podrá hacerse dicha modificación mediante Real decreto, debiendo la entidad que solicite el cambio justificar debidamente su necesidad ó conveniencia.

Para acordar esta modificación, el Ministro de Agricultura y Obras públicas, oyendo á las Autoridades y Corporaciones que estime oportuno según los intereses á que afecte el cambio pedido, y previo informe del Consejo de Obras públicas, expondrá el motivado de su resolución en el preámbulo del Real decreto.

La clasificación general de carreteras habrá de publicarse aprobada en la Gaceta dentro del mes de haber presentado su propuesta el Consejo de Obras públicas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. A fin de que no se paralice la construcción de Obras públicas durante el período comprendido desde la promulgación de este decreto hasta que se apruebe el nuevo plan, mientras no se publique el plan general conforme á lo prevenido en el apartado tercero del art. 12, sólo podrán sacarse á subasta las procedentes de contratos rescindidos, de remates que hayan quedado desiertos, ó las que estén incluidas en los planes de obras vigentes.

Segunda. El plazo del art. 2.º queda prorrogado á dos meses para los Ingenieros Jefes de las provincias de Baleares y Canarias, que habrán de informar además, dentro de ese mismo plazo, acerca de las disposiciones especiales que consideren convenientes para la adaptación al régimen de carreteras de dichas islas, de lo prevenido por el presente Real decreto, dado caso que no estimen suficiente al efecto lo establecido en el apartado cuarto, art. 5.º de la ley de 4 de Mayo de 1877.

Dado en Palacio á veinticinco de Enero de mil novecientos uno.

MARÍA CRISTINA

El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, Joaquín Sánchez de Toca.

(Gaceta del 26 de Enero)