

obras públicas se procede en Londres, y es probable que en otras varias ciudades del reino unido.

M.

(Se continuará.)

OBRAS PÚBLICAS DE LA PROVINCIA DE VALLADOLID.

Las obras públicas de la provincia de Valladolid han tenido en estos diez últimos años un grande desarrollo; en principios del año 1861 habia sólo 407 kilómetros de carreteras de primer orden abiertos al tránsito público, y en fin de 1870 existian 700 kilómetros en explotacion, de los tres órdenes, y se estaban terminando cuatro carreteras, con una longitud total de 125 kilómetros, completándose así el plan general acordado por el Gobierno. — Las ventajas que de esta red de carreteras ha reportado esa provincia, esencialmente agrícola, son inmensas, y para ello basta decir que en varias de estas líneas, en que se pagaban los trasportes á 200 milésimas de escudo por kilómetro (cuando podia transitarse), hoy, construidas las carreteras, se hacen por la cuarta parte. — A muchas consideraciones da lugar la enunciacion de este hecho, pero no nos proponemos desarrollarlas en este apunte, y nos concretaremos á analizar el adjunto cuadro, gráfico, del costo de la conservacion en los años de 1865 á 1869, ambos inclusive, que presenta las cantidades invertidas, por este concepto, en los tres órdenes de carreteras.

Hay que manifestar : 1.º, que la conservacion se ha hecho con mucha asiduidad y esmero; 2.º, que el estado de las carreteras es muy bueno; y 3.º, que si bien en unas carreteras el material para el firme se halla próximo, en otras dista hasta 33 kilómetros; por lo tanto, los precios medios que resultan, bien pueden admitirse para tipos generales, en donde no sea muy considerable el tránsito, ni se verifique en las épocas en que más se desgasta el firme. Las cortas cantidades invertidas en los años 1866, 1867 y 1868 para la conservacion de las carreteras de primer orden, depende de que, estando muchos trozos paralelos al ferro-carril del Norte, el tránsito por ellos disminuyó considerablemente, y no precisaba, por lo tanto, un gran gasto de conservacion; se vió, sin embargo, que, por poco que éste fuera, el desgaste era mayor de lo que se calculó, y se surcaron bastante estas car-

reteras, formándose baches de alguna consideracion, y de ahí el haberse destinado más cantidad, para esta conservacion, en el año siguiente de 1869. — Dedúcese de aqui que, por término medio, las carreteras de primer orden, de un tránsito regular, no pueden conservarse en buen estado sin invertir la cantidad de 200 escudos anuales por kilómetro.

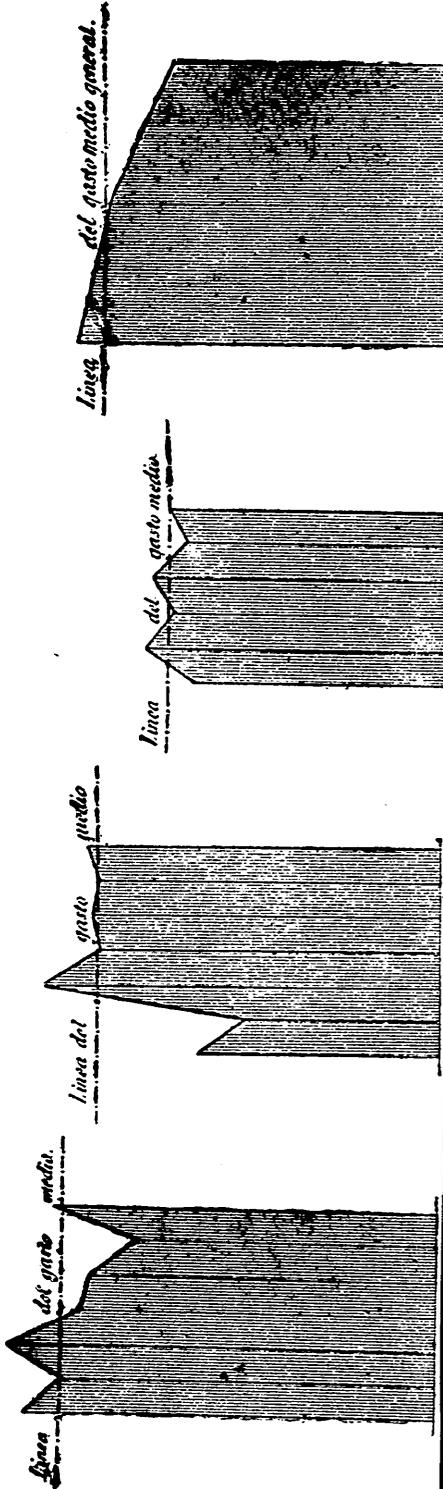
Las carreteras de segundo orden, en los años de 1865 y 1864, dieron lugar á muy corto gasto para la conservacion; y se comprende que así sucediera por estar recientemente concluidas; pero se ve que en los cuatro últimos años hubo una grande regularidad en los gastos, siendo, por término medio, algo menor que en las de primer orden, como así debia ser, por el menor ancho que tienen; por lo tanto, bien puede decirse que para la conservacion de las carreteras de este orden hay que contar con un gasto medio de 185 escudos anuales por kilómetro.

Finalmente, en las carreteras de tercer orden pueden hacerse las mismas consideraciones que las manifestadas con las de segundo orden, si bien están en esa provincia en algunas mejores condiciones, por tener más próxima la piedra para el firme, y por lo tanto el menor precio que resulta de 150 escudos 500 milésimas, por término medio, para el gasto anual, en un kilómetro, no puede atribuirse sólo al menor ancho de las carreteras de ese orden, sino tambien al menor precio de adquisicion de la piedra.

Resulta, en resúmen, de estos datos, que la conservacion de las carreteras de Valladolid se ha hecho con suma economía, y para poder presentar igual comparacion en las diferentes zonas de la Peninsula, estimariamos mucho que nuestros dignos compañeros en las provincias nos remitiesen análogos estados, para hacer ver la buena inversion de los fondos que el Gobierno destina á tan importante servicio.

PROVINCIA DE VALLADOLID.-GASTOS DE CONSERVACION.

CARRERAS DE... 1.º orden. 2.º orden. 3.º orden. RESUMEN GENERAL.



Años.	Cantidades invertidas.	Escudos. 302,696		Escudos. 184,181		Escudos. 150,417	
		Suma.	Gasto medio anual por kilómetro.	Suma.	Gasto medio anual por kil.	Suma.	Gasto medio anual por kil.
1865	90,972,403	407	225,519	25	152,140	1865	9,621,545
1864	91,201,746	452	201,774	82	104,629	1864	24,724,460
1863	57,873,256	249	252,425	205	218,628	1863	28,356,477
1866	47,668,426	249	191,459	186	59,996,601	1866	29,997,660
1867	46,716,168	251	186,120	218	185,471	1867	27,159,264
868	40,457,528	251	161,106	218	184,258	1868	35,455,708
1869	52,671,252	251	209,846	218	187,298	1869	42,090
Suma.		427,540,759	2,110	1,480	1,480	152,274,912	1,019
Escudos. 302,696		Gasto medio anual por kilómetro.		Escudos. 184,181		Escudos. 150,417	
1865	1864	1863	1866	1867	1868	1869	Suma.
1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69
407	452	249	249	218	218	218	152,274,912
225,519	201,774	252,425	191,459	186,120	161,106	209,846	1,019
90,972,403	91,201,746	57,873,256	47,668,426	46,716,168	40,457,528	52,671,252	798,149,892
427,540,759	427,540,758	427,540,758	427,540,758	427,540,758	427,540,758	427,540,758	4,509
Escudos. 302,696		Gasto medio anual por kilómetro.		Escudos. 184,181		Escudos. 150,417	
1865	1864	1863	1866	1867	1868	1869	Suma.
1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69	1865-69
407	452	249	249	218	218	218	152,274,912
225,519	201,774	252,425	191,459	186,120	161,106	209,846	1,019
90,972,403	91,201,746	57,873,256	47,668,426	46,716,168	40,457,528	52,671,252	798,149,892
427,540,759	427,540,758	427,540,758	427,540,758	427,540,758	427,540,758	427,540,758	4,509
Escudos. 302,696		Gasto medio anual por kilómetro.		Escudos. 184,181		Escudos. 150,417	

Escala de 1 por 4000.