

OBRAS PÚBLICAS PROVINCIALES.

PROVINCIA DE PALENCIA.

PROYECTO DE REFORMA
DEL PLAN
DE
CARRETERAS PROVINCIALES.

AÑO DE 1890.



PALENCIA.

Imprenta de la Casa de Expósitos y Hospicio provincial.

1891.

OBRAS PÚBLICAS PROVINCIALES.

PROVINCIA DE PALENCIA.

PROYECTO DE REFORMA
DEL PLAN
DE
CARRETERAS PROVINCIALES.

AÑO DE 1890.



PALENCIA.

Imprenta de la Casa de Expósitos y Hospicio provincial.

1891.



MEMORIA DESCRIPTIVA

ACERCA DEL PLAN DE CARRETERAS PROVINCIALES.



PRIMERA PARTE.

Consideraciones relativas al proyecto de reforma del plan.

I.

Necesidad de la reforma que se propone.

Ninguna disposición de las contenidas en la ley vigente de Carreteras, determina los casos en que haya de acometerse la revisión del plan de las provinciales, ante la consideración sin duda de que puede llegarse indirectamente á conseguir este resultado, por los trámites establecidos en el art. 32 del reglamento publicado para la ejecución de la misma en 10 de Agosto de 1877, que permite adicionar ó segregar del plan una línea cualquiera, cuando las Diputaciones estimen fundadas las razones expuestas por los pueblos ó particulares que tomen la iniciativa en el asunto; más atendida la circunstancia de que si es fácil

acudir á la formación del expediente necesario cuando solo se trata de una carretera, se complica en gran manera la cuestión habiendo de comprender en él varias líneas ó instruyéndole por separado para cada una de ellas, puesto que en todo caso hay precisión de proceder al estudio del anteproyecto respectivo, distrayéndose el escaso personal facultativo con que de ordinario cuentan esta clase de Corporaciones, del servicio que más directamente reclama su atención, cual es la formación de los proyectos definitivos y la inspección de las obras de nueva construcción, natural parece y hasta casi pudiera decirse que resulta conveniente, se cuide durante un período más ó menos largo, del desarrollo de las obras cuya mayor importancia ha sido reconocida en el plan aprobado por el orden de preferencia con que en el mismo se las señala, para ocuparse después de este plazo, y siempre que las reclamaciones hechas en época anterior ó causas de distinta naturaleza lo demanden, del arreglo ó modificación del plan en el sentido favorable á la más acertada prosecución de los trabajos consiguientes á la ejecución de las obras, en armonía con las variaciones solicitadas ó con las alteraciones que sea preciso introducir en éste, como resultado de una detenida observación respecto á las principales necesidades que cada línea haya de satisfacer.

Algo de ésto ha sucedido en la provincia de Pa-

lencia, donde si el silencio guardado por los pueblos ó particulares interesados en la inclusión de nuevas carreteras ó segregación de las que comprende el plan de las provinciales, aprobado por Real decreto de 25 de Julio de 1879, pudiera traducirse en absoluta conformidad con lo consignado en el mismo, el celo de los Sres. Diputados por contribuir al bienestar moral y material de los distritos que representan, dotándoles de mayores elementos de prosperidad, ha venido continuamente indicando algunas de las omisiones que en el referido plan se notan, las cuales no han sido hasta ahora corregidas en la forma prescrita por la ley de Carreteras de 4 de Mayo de 1877, á causa de no haber llegado aún el momento en que la actividad, en los últimos años desplegada por la Excelentísima Diputación, para la construcción de las obras, diera lugar á la formación de los anteproyectos respectivos, ni ocasionase tampoco con tal retraso perjuicio alguno para las adiciones propuestas, puesto que en ningún caso, como así lo ha reconocido también la Corporación provincial, había de alterarse el orden de preferencia marcado para la ejecución de las carreteras que el plan coloca en primer término.

Otra de las causas fundamentales de la reforma mencionada, proviene de la inclusión en el plan general del Estado de diferentes líneas, que ya con la misma denominación designada en el pro-

vincial, ó bien bajo otro nombre, pero desarrollándose en igual zona y atendiendo á satisfacer idénticas necesidades que las señaladas á varias de las comprendidas en el último, hace difícil concretar, sin un detenido examen de ambos planes, las obras que realmente son de cargo de la Diputación, constituyendo esta falta de claridad en el asunto, un motivo más que suficiente, como con bastante oportunidad dice la Comisión permanente en la *Memoria* presentada á la Asamblea provincial en el segundo período semestral de 1889 á 1890, para acometer la revisión del plan existente, á fin de que los preceptos de los artículos 25 de la ley de 4 de Mayo de 1877 y 28 del reglamento de 10 de Agosto del mismo año tengan cumplida ejecución, y pueda limitarse la provincia á construir las obras que la son peculiares, dejando al Estado las que se comprenden en el art. 4.º de la ley de 13 de Abril de 1877.

Con el objeto de poner de manifiesto cuanto se lleva anotado y como medio de poder observar más fácilmente los defectos que se indican, se principiará por estampar á continuación el plan de carreteras del Estado, al que seguirá el provincial con las adiciones propuestas á éste por la Corporación interesada, sirviendo todo ello de base para lo que más adelante se exponga con relación á las modificaciones que se conceptúan necesarias en el de la provincia.

Relación de las carreteras incluidas en el plan general del Estado en esta fecha, con expresión de su itinerario legal.

Orden de las carreteras.	DENOMINACIÓN.	OBSERVACIONES.
1.º	Valladolid á Santander, por Dueñas y Palencia.	Construída.
2.º	San Isidro de Dueñas á Burgos.	Idem.
	Castrogonzalo á Palencia.	Idem.
	Palencia á Tinamayor, por Carrión, Saldaña, Cervera y Potes. Cervera á la Estación de Aguilar de Campoó, por Aguilar de Campoó.	Idem.
	Carrión á Lerma, por Frómista, Astudillo, Palenzuela y Villahoz.	Idem.
	Palencia á Tórtoles, por Baltanás.	Idem.
	Esguevillas á Dueñas, por Valoria.	Idem.
	Villalón á Villoldo, por Herrín de Campos, Guaza, Frechilla y Paredes.	Idem.
	Medina de Rioseco á Villamartín, por Palacios, Villerías, Torremormojón y Pedraza de Campos.	Idem.
	Puebla de Valdavia á la Estación de Alar del Rey, por Prádanos.	Construída entre Prádanos y Alar y en estudio el resto.
	3.º	Medina de Rioseco á Villasarra-cino, por Villalón, Villada y Carrión.
Villanueva de Argaño á la Estación de Herrera de Río-Pisuer-ga, por Villadiego.		En proyecto.
Sahagún á Saldaña.		Idem.
Villoldo á Baltanás, por San Ce-brián de Campos, Valdespina, Valdeolmillos, Villamediana, Torquemada y Hornillos de Cerrato.		Idem.
Membrillar á la Estación de He-rre-ra de Río-Pisuer-ga.		En estudio.
Palencia á Castrojeriz, por Villa-lobón, Villagimena, Astudillo y Melgar de Yuso.		Idem.
Estación de Paredes de Nava á Vi-llarramiel, por Fuentes de Nava.		Idem.

Orden de las carreteras.	DENOMINACIÓN.	OBSERVACIONES.
3.º	Villafolfo á Lagartos, por Dehesa de Villaverde, Riveros, Cervatos, Las Tiendas y Ledigos. . .	En estudio.
	Prádanos de Ojeda á Cervera de Río-Pisuerga, por Olmos, San Andrés de Arroyo y Perazancas.	Idem.
	Frechilla á Medina de Rioseco, por Villarramiel, Castil de Vela y Belmonte de Campos.	Idem.
	Saldaña á Masa, por Villasarracino, Osorno, Melgar de Fernalmental y Villadiego.. . . .	Sin estudiar.
	La Magdalena á la carretera de Palencia á Tinamayor, por la Robla, Vecilla y Guardo. . . .	Idem.
	Villoldo al puente de Reinoso, por San Cebrián de Campos, Amusco, Valdespina y Villamediana..	Idem.
	Frómista á Melgar de Yuso, por Boadilla del Camino.. . . .	Idem.
	Aguilar de Campo á Brañosera, por Nestar y Barruelo.. . . .	Idem.
	Boadilla de Rioseco á la de Valladolid á Santander, por Villarramiel, Capillas, Mucientes y Fuen-saldaña.	Idem.
	Saldaña á Riaño, por Guardo. . .	Idem.
	Frechilla á Tordesillas, por Villafrades, Gatón, Villabarúz, Tamariz, Rioseco, Castromonte y Valle de Torrelobatón.. . . .	Idem.
	Paredes de Nava á Monzón.. . . .	Idem.
	Osorno á Puebla de Valdivia. . . .	Idem.
	Alar del Rey á Sotresgudo.. . . .	Idem.
	Puente de Astudillo á Villadiego.	Idem.
	Baltanás á la de Carrión á Lerma, por Antigüedad y Espinosa de Cerrato.	Idem.
	Torquemada á Cordovilla la Real. De la Estación de Villada á Terradillos, por Villelga y San Martín de la Fuente.	Idem.
	Cisneros á la de Villafolfo á Lagartos, por San Román y Villalcón.. . . .	Idem.
	De la de Valladolid á Santander á la Estación de Mave.	Idem.

Orden de las carreteras.	DENOMINACIÓN.	OBSERVACIONES.
3.º	De la Estación de Villalumbroso á Cervatos de la Cueva, por Villatoquite, Añoza, Abastas y Abastillas. Valladolid á Torremormojón, por Mucientes, Cigales, Corcos, Trigueros, Quintanilla de Trigueros y Ampudia. Fuentes de Nava á Monzón, por Becerril de Campos. Osorno á San Mamés, por Villadiezma y Villaherreros.	Sin estudiar. Idem. Idem. Idem.

Plan de carreteras provinciales aprobado por Real decreto de
25 de Julio de 1879.

Número de orden.	DENOMINACIÓN DE LAS CARRETERAS.	ESTADO en que se encuentran.
Grupo 1.º		
1	De Mazariegos á Lagartos.	Construida desde Mazariegos hasta Pozo de Urama y sin estudiar el resto.
2	Del Puente de Don Guarín á Villada.	Construida entre el punto de origen y Cisneros y en construcción el resto.
3	De Calabazanos á Esguevillas.	Construida la parte que comprende esta provincia y en proyecto la correspondiente á la de Valladolid.
Grupo 2.º		
4	De Palencia á la de Saldaña á Masa, por Astudillo.	Construida la longitud comprendida entre Astudillo y Villodre y entre Melgar de Yuso y Osorno, en construcción la de Villodre á Melgar de Yuso y sin estudiar la sección de Palencia á Astudillo.

Número de orden.	DENOMINACIÓN DE LAS CARRETERAS.	ESTADO en que se encuentran.
5	De Villasarracino á Buenavista.	Construída de Castrillo á Villanuño, en construcción de Villasarracino á Castrillo y en proyecto el resto.
6	De Herrera de Pisuerga á Cervera.	En proyecto de Herrera á San Pedro de Moarbes y sin estudiar el resto.
7	De Cevico de la Torre á Palenzuela.	Sin estudiar.
8	De Villarramiel á Cevico.	Idem.
9	De Osorno á Báscones.	Idem.
10	De Saldaña á Guardo.	Idem.
11	De Villoldo á Santillana.	Idem.
Grupo 3.º		
12	De Amusco á Villoldo.	En proyecto.
13	De Frómista á Melgar de Yuso.	En proyecto de Frómista á Boadilla y sin estudiar el resto.
14	De la Estación de Villalumbroso á la de Villada á Carrión.	Sin estudiar.
15	De Villanuño á Herrera.	Idem.
16	De Espinosa á la Estación del mismo nombre.	Idem.
17	De Torquemada á Cordovilla.	Idem.
18	De Baltanás á Antigüedad.	Idem.
19	De Cevico á Torre de Esgueva.	Idem.
20	De Baltanás á Villagimena.	Idem.
21	De Palencia á Villalba del Alcor.	Idem.
22	De Cervera á Camporredondo.	Idem.
23	De Carrión á Arenillas.	Idem.
24	De Frechilla á Belmonte.	Idem.
25	De Guardo á Camporredondo.	Idem.
26	De Aguilar á Brañosera.	Idem.
27	De Cillamayor á Salinas.	Idem.

ADICIONES ACORDADAS POR LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL

DESPUÉS DE APROBADO EL ANTERIOR PLAN.

En 5 de Febrero de 1833. La de Cevico de la Torre á Cevico Navero, por Villaconancio.

En 6 Abril 1833.	Ampudia á Torremormojón.
» » »	Mazariegos á la carretera de Medina de Rioseco á Villamartín.
» 10 »	Palenzuela á la carretera de San Isidro de Dueñas á Burgos en la Venta del Moral.
» » »	Castrillo de Don Juan á la carretera de Palencia á Tórtoles.
» 11 »	Del Puente de Santa Lucía, en la carretera de Palencia á Tinamayor, á Celada de Robledo, por Verdeña y Estalaya.
» 8 Nbre.	Salinas de Pisuega á Barruelo de Santullán.
» » »	Prádanos á Cervera de Pisuega, por Olmos.
» » »	Cervera á Camporredondo.
» » »	Cisneros á Moratinos.
» » »	Espinosa de Villagonzalo á Congosto, por Santa Cruz. Páramo, Sotobañado, Revilla y Báscones.
» » »	Cevico de la Torre á Castrillo de Don Juan, por Vertabillo y Hérmedes.

De la comparación del plan del Estado con el provincial, resulta desde luego, que figuran comprendidas en ambos planes, con igual denominación, las carreteras de Frómista á Melgar de Yuso, de Torquemada á Cordovilla la Real y de Aguilar de Campo á Brañosera, abrazando otras de las del primero, un trayecto más ó menos largo de las incluídas en el segundo, según ocurre con la de Palencia á Castrojeriz, que tiene de común con la de Palencia á la de Saldaña á Masa la parte comprendida entre Palencia y Melgar de Yuso; la de Frechilla á Medina de Rioseco, que anula la de Frechilla á Belmonte; la de Boadilla de Rioseco á la de Valladolid á Santander, que comprende de la de Villarramiel á Cevico de la Torre el recorrido entre Villarramiel y Ampudia, cuando menos, y de la de Palencia á Villalba del Alcor, el trayecto de Ampudia á Villalba; la de Saldaña á Riaño, que

hace innecesaria la de Saldaña á Guardo; la de Villoldo á Baltanás, que viene á confundirse con las de Amusco á Villoldo y Baltanás á Villagimena; la de la Estación de Villalumbroso á Cervatos de la Cueva, que sustituye á la provincial de la Estación de Villalumbroso á la de Villada á Carrión, y la de Baltanás á la de Carrión á Lerma, que se refiere á la de Baltanás á Antigüedad en una mayor longitud que la fijada para ésta. Además de la anomalía de figurar el todo ó parte de las indicadas carreteras en el plan del Estado y en el provincial, hay otras líneas, tales como la de Osorno á la Puebla de Valdavia y la de Prádanos de Ojeda á Cervera de Río-Pisuerga, que sin seguir la misma dirección que las provinciales de Osorno á Bascosnes y de Herrera de Pisuerga á Cervera, hace completamente inútil la construcción de éstas, por ser igual el objeto á que tienden cada una de aquéllas respecto á su análoga de las últimamente citadas, entre las que debe también incluirse la de Espinosa á la Estación del mismo nombre, y resultar por consiguiente indispensable que el desarrollo del trazado tenga lugar para las primeras en la misma ó muy próxima zona que éstas habían de atravesar.

Si quisiera ahora verse de qué manera afectan á los planes las adiciones propuestas por la Diputación, se observaría inmediatamente que con muy ligeras modificaciones en el itinerario de algunas

de las carreteras provinciales, quedarían comprendidas varias de ellas, al paso que otras lo están entre las del Estado, siendo fácil, por último, establecer la comunicación pedida de un modo indirecto, ó sea mediante la acertada combinación de las carreteras del Estado y provinciales, para las que respondan á un fin más elevado que el de la comodidad particular ó la defensa de intereses privados.

II.

Bases para la reforma del plan de carreteras provinciales.

Demostrada suficientemente la necesidad de modificar el plan de carreteras provinciales en el sentido de segregar de él en primer término las que en la actualidad comprende el general de las del Estado, al que aquél ha de hallarse en todo tiempo subordinado, según se desprende de lo consignado en el art. 25 de la ley de Carreteras ya citada, se ha creído conveniente extender la revisión al resto de las líneas que le constituyen, para introducir las variaciones, que una detenida observación, en cuanto á la preferencia buscada por el tráfico, hace indispensable en las carreteras que han de seguir formando parte del plan, al propio tiempo que para segregar de él otras que ninguna razón de importancia abona en favor de su inclu-

sión, á cambio de adicionar algunas que si la circunstancia de no hallarse construídas las del Estado, que tanto beneficio reportarían á las comarcas interesadas, es causa hoy de que no se note su inmediata utilidad, resaltará demasiado palpable el día en que ésto se verifique, por servir de complemento á las mismas, contribuyendo á sácar del lamentable estado de abatimiento en que se encuentran diferentes pueblos de relativa importancia en la provincia.

Dado el objeto primordial á que parece obedecer el plan general de las vías de comunicación construídas ó que se propone construir el Estado en esta provincia, cual es el de enlazar entre sí los centros de población situados en sus dos más importantes valles, el del Carrión y el Pisuerga, y unir transversalmente los pueblos mas interesantes con las Estaciones principales de las vías férreas del Norte, de Santander y del Noroeste, no llega con ésto á satisfacerse por completo las necesidades de diferentes comarcas bastante pobladas y de abundante producción, ni alcanza á dotarse de caminos los valles secundarios de la provincia, donde se asientan muchos pueblos cuyo movimiento natural de tráfico se verifica en el sentido de las vías que les dán vida y riqueza, notándose además que deja, como no podía menos de suceder, grandes zonas de territorio regularmente pobladas y productivas, desprovistas de toda clase

de vías de comunicación que las facilite la concurrencia á los mercados y centros de contratación; en virtud de lo cual se ha procedido á la modificación del plan de carreteras provinciales bajo el mismo criterio que presidió en su primitiva formación, limitado á principios tan concretos como los que determinan las siguientes bases:

1.^a Procurar la unión más directa posible de los principales mercados y centros de población y producción con las Estaciones de los ferrocarriles que surcan la provincia, prolongando para ello las carreteras transversales que comprende el plan de las del Estado, ó estableciendo las que son necesarias para conseguirlo, ya á lo largo de los valles secundarios, ó bien cruzando dos ó más de éstos cuando la importancia de los pueblos interesados reclama su enlace con las corrientes generales del tránsito.

2.^a Dotar de carreteras los dos más importantes valles del Carrión y Pisuerga, en la parte que así lo demandan las condiciones de población y riqueza y no ha sido fácil alcanzarlo, por exigencias técnicas ó económicas, con el trazado de las del Estado.

Y 3.^a Ligar entre sí y con el movimiento general de la provincia todos aquellos pueblos situados en regiones, que á pesar de su reconocida importancia, resultan muy desamparados ó distantes de las vías de comunicación comprendidas

en el plan del Estado, ó en el provincial formado bajo las dos anteriores bases.

III.

Determinación de las carreteras que deben formar el plan de las provinciales.

En atención á estas consideraciones solo se propone que formen parte del plan de carreteras, cuya construcción ha de hallarse á cargo de la provincia, de conformidad á la primera de las bases anotadas, la de Villoldo á Villaherreros, como prolongación de la del Estado de Villalón á Villoldo, que bien pudiera así considerarse terminada en la Estación de Osorno mediante su unión con la de Osorno á San Mamés; la de Castrillo de Villavega á la de Membrillar á la Estación de Herrera de Río-Pisuerga, continuación de la de Medina de Rioseco á Villasarracino hácia la Estación de Herrera; la de Cevico de la Torre á Cevico Navero, que sigue la misma dirección que la de Palencia á Tórtoles en su última sección; la de Cervera á Camporredondo, que marcha en igual sentido que la de Cervera á la Estación de Aguilar de Campoó; la de Pedraza á Villelga, que sigue en su mayor longitud el curso del río Valdeginat; la de Frómista á Buenavista, que pone en comunicación con el ferrocarril de Venta de Baños á Santander, en la Estación de Frómista, los numerosos pueblos del valle de Valdavia; la de Congosto á Guardo, que

corre en su mayor parte á lo largo del río denominado Riosmenudos, y las de Calabazanos á Esguevillas y Dueñas á Encinas, que atravesando diferentes valles de la región conocida con el nombre de Valle de Cerrato, enlazan diferentes pueblos de la vega del Esgueva con otros de la del Pisuerga: habiéndose conceptuado que deben figurar también en el citado plan, obedeciendo á la segunda de las bases establecidas, las carreteras de Melgar de Yuso á Osorno y de Guardo á Camporredondo, que marchan en la dirección de los valles del Pisuerga y Carrión respectivamente, donde existen pueblos de bastante producción, que no han sido protegidos por ninguna de las vías de comunicación que constituyen la red general del Estado. En armonía con la idea que envuelve la tercera de las indicadas bases, únicamente se comprenden la carretera de Cevico de la Torre á la de San Isidro de Dueñas á Burgos, que cruza en casi su totalidad el partido judicial de Baltanás, facilitándole comunicación expedita con el ferrocarril del Norte y con las provincias de Valladolid y Burgos por diferentes puntos en los que más acentuado se halla el movimiento, y las de Salinas al Campo de Mercadillo y Rueda á San Cebrián de Mudá, como medio de procurar un elemento más de transporte en el distrito judicial de Cervera, cortando transversalmente las líneas férreas que para la explotación de las grandes masas de carbón mineral

allí yacente se han construído hasta Barruelo y San Cebrián de Mudá, y á fin de que convenientemente unidas con las carreteras que debe costear la provincia de Santander, se establezca una vía directa de comunicación con Reinosa, cuyo pueblo ofrece para la región Nordeste de nuestra provincia una gran importancia por la actividad comercial é industrial que el mismo representa.

Con ésto se daría por terminado el plan de carreteras provinciales, si no hubiera de ser objeto de especial mención otra línea de las que han de figurar en él, por motivo tan poderoso como el de hallarse concluída y en explotación una longitud de más de treinta y tres kilometros y en construcción los nueve kilometros restantes. Denominase esta carretera del Puente de Anguarín ó de Don Guarín á Villada, la cual tiene además en apoyo de su inclusión la circunstancia de unir entre sí pueblos muy importantes por el tráfico mútuo que entre cada dos sostienen, sin que la consideración de correr paralelamente á ella el ferrocarril del Noroeste, pueda decirse que produce otro efecto que el de aminorar, pero no destruir el tránsito que por la misma se verifica.

Comprendidas en el plan las carreteras que se mencionan, y obligada la Excm. Diputación á conservar en buen estado de viabilidad, hasta su entrega formal al Estado, la longitud construída entre Astudillo y Melgar de Yuso, que pertenecía

á la provincial de Palencia á la de Saldaña á Masa y hoy forma parte de la general de Palencia á Castrojeriz, considérase que la provincia queda de este modo perfectamente dotada de vías de comunicación y satisfechas sus más apremiantes necesidades, durante el período que ha de invertirse en la construcción de todas ellas, si causas accidentales ó imprevistas no hicieran necesaria otra nueva revisión del plan propuesto antes de terminar el plazo señalado.

IV.

Modificaciones que el proyecto introduce en el primitivo plan de carreteras provinciales.

Comparado el plan de carreteras provinciales aprobado en 25 de Julio de 1879 con el que ahora se propone, obsérvase que resulta modificado el itinerario para las de Mazariegos á Lagartos; Palencia á la de Saldaña á Masa, por Astudillo; Villasarracino á Buenavista, y para la de Cillamayor á Salinas; alterada la dirección general de la línea, en las de Villoldo á Santillana; Cevico á Torre de Esgueva, y Villanuño á Herrera; suprimidas en su totalidad, ya por haber sido incluídas en el plan del Estado, ó bien por satisfacerse de una manera indirecta la necesidad á que atendían, las carreteras de Herrera de Pisuerga á Cervera; Villarramiel á Cevico; Osorno á Báscones; Saldaña á Guardo; Amusco á Villoldo; Fró-

mista á Melgar de Yuso; Estación de Villalumbroso á la de Villada á Carrión; Espinosa á la Estación del mismo nombre; Torquemada á Cordovilla; Baltanás á Antigüedad; Baltanás á Villagimena; Palencia á Villalba del Alcor; Carrión á Arenillas; Frechilla á Belmonte, y la de Aguilar á Brañosa; conservándose en igual forma que en la que venían figurando anteriormente las del Puente de Don Guarín á Villada; Calabazanos á Esguevillas; Cervera á Camporredondo, así como la de Guardo á Camporredondo, y habiéndose por último aumentado el primitivo plan con las carreteras de Congosto á Guardo; Cevico de la Torre á Cevico Navero y Rueda á San Cebrián de Mudá.

De las adiciones acordadas por la Diputación provincial después de aprobado el plan, han dejado de incluirse por una causa análoga á la indicada para las líneas cuya supresión acaba de citarse, las de Ampudia á Torremormojón; Salinas de Pisuegra á Barruelo de Santullán; Prádanos á Cervera de Pisuegra; Cisneros á Moratinos; Espinosa de Villagonzalo á Congosto, y la de Cevico de la Torre á Castrillo de Don Juan; de igual manera que ha ocurrido también con la del Puente de Santa Lucía, en la carretera de Palencia á Tinamayor, á Celada de Roblecedo y la de Castrillo de Don Juan á la carretera de Palencia á Tórtoles, por no considerarse que el carácter de estos dos últimos caminos haya de ser más que de interés

local, y corresponder por lo tanto su arreglo á los Ayuntamientos respectivos, con la subvención que en todo caso concede la Diputación, cuando los recursos de los pueblos no alcanzan á sufragar los gastos que la reparación ocasiona.



SEGUNDA PARTE.

Descripción de las carreteras que comprende el nuevo plan de las provinciales.

I.

Relación detallada de cada una de las líneas é indicación del itinerario que á las mismas se señala.

Consignadas en la primera parte de esta MEMORIA las modificaciones que deben introducirse en el primitivo plan de carreteras provinciales, habrá de concretarse lo que ahora se exponga á la verdadera descripción de las que se considera necesario incluir en el reformado, siguiendo para ello el orden con que en aquél figuran colocadas, para terminar con las adiciones propuestas al mismo, y poder de este modo dejar establecida la relación que entre unas y otras existe.

Pedraza á Villelga, por Frechilla y la Estación de Cisneros. Esta línea que es la misma de Mazariegos á Lagartos, prolongada por uno de sus extremos hasta la proximidad de Pedraza á fin de

que se una directamente con la del Estado de Medina de Rioseco á Villamartín, y limitada por el otro lado á enlazar en Villelga con la de la Estación de Villada á Terradillos, pone en comunicación entre sí y con el ferrocarril de Asturias, Galicia y León, en la Estación de Cisneros, los pueblos de Pedraza, Mazariegos, Fuentes de Nava, Frechilla—capital del partido judicial del mismo nombre—Mazuecos, Cisneros, Pozo de Urama y Villelga, que tienen en junto una población de 6.959 habitantes y cuya riqueza está representada por el tipo de contribución territorial, industrial y de consumos señalado á todos ellos para el actual ejercicio económico, que asciende á la cantidad de 181.526 pesetas, según el repartimiento publicado en el *Boletín Oficial* de la provincia de 19 de Abril último. Además del inmenso beneficio que esta carretera reporta á los pueblos mencionados, tiene la ventaja de que partiendo de la de Medina de Rioseco á Villamartín y terminando en la de Villada á Terradillos, como ya se ha dicho, corta transversalmente en la longitud de 39'65 kilómetros á que próximamente alcanza su recorrido, las de Castrogonzalo á Palencia, Paredes de Nava á Villarramiel, Villalón á Villoldo, Puente de Don Guarín á Villada y Medina de Rioseco á Villasaracino, pasando por uno de los extremos de las de Fuentes de Nava á Monzón, Frechilla á Medina de Rioseco, Frechilla á Tordesillas y Cisneros á la de

Villafolfo á Lagartos, y teniendo por último actualmente en explotación los 31'15 kilómetros comprendidos entre Mazariegos y Pozo de Urama.

Puente de Don Guarín á Villada, por Paredes de Nava. Ninguna variación se introduce en esta carretera, que continúa formando parte del plan de las provinciales bajo igual denominación que antes, con una longitud concluida y abierta al tránsito público de 33'33 kilómetros, hallándose en construcción los 8'71 kilómetros restantes hasta completar su recorrido total. La conveniencia de incluir esta línea, haciendo caso omiso de la consideración de ser paralela al ferrocarril del Noroeste, estriba en que une directamente con la Capital de la provincia los importantes pueblos de Grijota, Villaumbrales, Becerril, Paredes de Nava, Villalumbroso, Cisneros y Villada, cuya población es de 13.666 habitantes y la cuota contributiva para el sostenimiento de las cargas generales y provinciales de 382.928 pesetas, facilitando á la vez la comunicación de estos pueblos y otros varios muy próximos á ellos, con los artefactos movidos por las aguas del Canal de Castilla, donde pudiera decirse que se sostiene un continuo mercado para la adquisición de los granos destinados á la elaboración de harinas, con la ventaja consiguiente de dar pronta é inmediata salida al elemento que constituye la principal riqueza del país, y para cuyo transporte, hecho en pequeña escala, tanto

por la cantidad conducida en cada viaje, como por la distancia andada en cada caso, es sabido que no conviene utilizar las vías férreas, atendida la circunstancia de que el tiempo muchas veces invertido en la carga y descarga de mercancías resulta mayor que el necesario para efectuar el recorrido directo hasta las fábricas mismas, empleando para ello los medios ordinarios de conducción, con el beneficio además para el productor del precio correspondiente al transporte de los artículos vendidos. Con esta carretera, que arranca de la de Palencia á Tinamayor y corta en Becerril á la de Fuentes de Nava á Monzón, enlazándose en Paredes con las de Villalón á Villoldo y Paredes de Nava á Monzón por un lado y á Villarramiel por el otro; en Villalumbroso, con la de la Estación del mismo nombre á la carretera de Villada á Carrión; en Cisneros, con la de este pueblo á la de Villafolfo á Lagartos y la de Pedraza á Villelga, y en Villada, con la de Medina de Rioseco á Villasarracino y con la de Villada á Terradillos, sin contar el cruce en Grijota y Villaumbrales con el citado Canal de Castilla, en sus ramales del Sur y de Campos respectivamente, se consigue dotar de una vía más de comunicación á la importante comarca de este último nombre, tan rica en producción y población, como necesitada de caminos, por la naturaleza del terreno arcilloso compacto de su suelo, que hace imposible el tránsito, durante las tres cuartas par-

tes del año, por donde quiera que el Estado ó la Provincia no tienen en explotación una de las carreteras que la cruzan.

Calabazanos á Esguevillas, *por Cevico de la Torre*. Arranca esta carretera de la de Valladolid á Santander, y después de cortar á la de San Isidro de Dueñas á Burgos, cruza en la proximidad de la Estación de Venta de Baños, las líneas férreas de Santander y del Norte, terminando en Esguevillas donde se une con las generales de Dueñas á Peñafiel y de Valladolid á Tórtoles. En su recorrido que es de 24'33 kilómetros, abiertos al servicio público en la provincia de Palencia y de 3'99 kilómetros, sin construir, en la de Valladolid, tienen origen las carreteras provinciales que desde Cevico de la Torre se dirigen á la de San Isidro de Dueñas á Burgos por Baltanás y á Cevico Navero por Villaconancio, verificándose en el mismo punto el enlace con la de Dueñas á Encinas, y pasa por los pueblos de Tariego, Cevico de la Torre y Alba de Cerrato, que con Calabazanos cuentan 2.929 habitantes y satisfacen 81.690 pesetas de contribución, extendiéndose además los beneficios á los pueblos inmediatos á Esguevillas en la provincia de Valladolid, cuya población y riqueza no es aquí conocida.

Melgar de Yuso á Osorno, *por Lantadilla*. Construida en los últimos años la longitud de 20'75 kilómetros que median entre Melgar de Yuso y

Osorno, así como los 4 kilometros entre Astudillo y Villodre, teniendo ahora en construcción los 4 kilometros más que separan á Villodre y Melgar de Yuso, viene á servir esta carretera de complemento á la que antes figuraba incluída bajo la denominación de Palencia á la de Saldaña á Masa, por Astudillo, que ha sido agregada al plan del Estado en su trayecto de Palencia á Melgar de Yuso, toda vez que en el itinerario legal de la de Palencia á Castrojeríz se fijan como puntos obligados de paso para ésta los pueblos de Villalobón, Villagimena, Astudillo y Melgar de Yuso, que son los elegidos anteriormente para el trazado hasta Melgar de Yuso de la antigua carretera provincial de Palencia á la de Saldaña á Masa; en virtud de cuya circunstancia no puede ya comprenderse en parte alguna del recorrido que ha de tener la que ahora se fija, el que el Estado señala para la línea del plan general, si ha de tener debido cumplimiento lo dispuesto en el art. 25 de la vigente ley de Carreteras. Designado, por lo tanto, como punto de origen de esta vía, el de intersección de las de Palencia á Castrojeríz y de Frómista á Melgar de Yuso, se la termina en Osorno, donde se une en la Estación de este nombre con el ferrocarril de Venta de Baños á Alar del Rey, mediante el enlace con la carretera de Valladolid á Santander, interesando directamente á los pueblos de Melgar de Yuso, Itero de la Vega, Lantadilla,

Osornillo y Osorno, que tienen una población de 3.598 habitantes y contribuyen con una cuota de 83.224 pesetas.

Frómista á Buenavista, *por Villaherreros y Castrillo de Villavega*. A la mira de evitar toda clase de retrocesos en el recorrido que ha de verificarse por carretera ó cambios bruscos en la dirección que debe seguirse para acercarse á las Estaciones de los ferrocarriles, donde es indudable que ha de estar siempre reconcentrado el movimiento, se prolonga la carretera que antes se denominaba de Villasarracino á Buenavista en el sentido conveniente para que tenga su origen en la proximidad de la Estación de Frómista, enlazándola con la de Valladolid á Santander, que cruza por este pueblo, y haciéndola pasar por Villaherreros, Villasarracino, Castrillo de Villavega, Bárcena de Campos, Villanuño, Arenillas de Nuño Pérez, Villasila, Villaeles, Arenillas de San Pelayo, Renedo de Valdavia y Polvorosa, para terminar también en Buenavista, al empalmar con la de Palencia á Tinamayor, después de unirse con las de Villoldo á Villaherreros, Osorno á San Mamés, Medina de Rioseco á Villasarracino, Saldaña á Masa, Castrillo de Villavega á Herrera y Membrillar á la Estación de Herrera de Río-Pisuerga. La distancia que separa á Frómista de Buenavista es de poco más de 46 kilometros, de los que 7'40 se hallan construídos y 4'10 kilometros en construcción, repre-

sentando, entre todas las localidades del tránsito, una población de 6.591 habitantes, con la riqueza correspondiente á la cantidad de 135.319 pesetas á que se eleva la cuota de contribución que satisfacen.

Cevico de la Torre á la carretera de San Isidro de Dueñas á Burgos, por Baltanás y Palenzuela.

La única diferencia que aparece entre esta carretera, cuya longitud es de 42 kilómetros próximamente, y la que antes se designaba de Cevico de la Torre á Palenzuela, consiste en su prolongación desde Palenzuela hasta encontrar á la carretera de San Isidro de Dueñas á Burgos, cerca del sitio conocido con el nombre de Venta del Moral, dejando así establecida comunicación directa con el ferrocarril del Norte en la Estación de Villodrigo para los pueblos á quienes afecta su trazado, que son: Cevico de la Torre, Valle de Cerrato, Baltanás, Tabanera, Villahán y Palenzuela, los cuales cuentan con una población de 2.061 habitantes y pagan 130.409 pesetas de contribución, debiendo además observarse que esta carretera se relaciona con todas las provinciales que concurren en Cevico de la Torre y con las generales de Palencia á Tórtoles, Villoldo á Baltanás, Carrión á Lerma y Baltanás á esta última, por Antigüedad.

Villoldo á Villaherreros, por Arconada. La primitiva carretera de Villoldo á Santillana, á la que sustituye la de Villoldo á Villaherreros, prolonga-

ción una y otra de la de Villalón á Villoldo, marchaba desde Arconada á Santillana sin tocar á ningún otro pueblo, hasta enlazar en éste con la de Valladolid á Santander, circunstancia que agregada á la de carecer Santillana de Estación de ferrocarril, ha motivado la variación que se propone, llevándola por Villaherreros, donde unida con la carretera de Osorno á San Mamés, se facilita la comunicación con la línea férrea de Venta de Baños á Alar del Rey, y se disminuye la longitud á construir, que no habrá de exceder de 21 kilometros. Reunidas en el punto de partida las carreteras de Palencia á Tinamayor, Villoldo á Baltanás, Villalón á Villoldo y la de Villafolfo á Lagartos y verificándose en Villaherreros el cruce de las de Osorno á San Mamés y Frómista á Buenavista, además de cortarse en el trayecto la de Carrión á Lerma, extiéndense los beneficios de la línea de que se trata, no solo á conceder mayor importancia á las anteriores vías, sinó también á aumentar la riqueza de los pueblos más ó menos interesados en su construcción, como son: Villoldo, Lomas, Villasilga, Arconada y Villaherreros, cuya cuota contributiva para las atenciones públicas se eleva á 73.016 pesetas, con una población de 2.593 habitantes.

Castrillo de Villavega á la carretera de Membrillar á Herrera de Pisuegra, por Sotobañado. Hallábanse incluídas en el anterior plan dos carre-

teras provinciales, la una de Carrión á Arenillas y la otra de Villanuño á Herrera, que tenían por objeto acortar la primera la distancia entre Carrión y Buenavista y establecer la segunda comunicación directa entre pueblos tan interesantes, bajo diferentes aspectos considerados, como Carrión y Herrera. Si el trazado de aquélla no exigiese la construcción de un extenso puente para salvar el río Valdavia, tal vez desapareciera la principal causa que obliga á calificarla de excesivamente onerosa para los intereses provinciales, dada la actual situación en que se encuentran las vías de comunicación, que no permite ningún lujo en esta clase de construcciones, sin que por ello se vea tampoco que satisface necesidad alguna apremiante; atendido lo cual se deja excluida del plan y sin concederla relación de ninguna especie con la que por confusión sin duda entre los nombres de los pueblos de Villanuño y Arenillas de Nuño Pérez, pertenecientes á un mismo distrito municipal, se fijaba de Villanuño á Herrera. Para alcanzar el fin que ésta se proponía, se ha tenido presente la ventaja de aproximarse á la línea recta entre los puntos extremos, Carrión y Herrera, y la mejor manera de salvar los accidentes topográficos que tanto dificultan el establecimiento de un buen trazado desde Villanuño, todo lo cual se consigue partiendo de Castrillo, después de pasado el puente sobre el Valdavia en la carretera de Fró-

mista á Buenavista, con la que ha de enlazar, para terminar aquél en el punto de unión más conveniente con la de Membrillar á Herrera, pasando por Sotobañado, donde tiene construido la Diputación un sólido puente sobre el río Boedo, y facilitar de esta suerte la concurrencia á los mercados de Carrión y Herrera, así como la comunicación con el ferrocarril de Santander á los pueblos de Castrillo de Villavega, Villorquite de Herrera, Villameriel, Cembrero y Sotobañado, que cuentan 2.069 habitantes y pagan 40.730 pesetas de contribución, sin que la longitud calculada para la referida carretera llegue á exceder de 18 kilómetros.

Dueñas á Encinas, por Cevico, Vertabillo y Hérmedes. Suprimida del plan por las razones ya expuestas la carretera que venía comprendida con el nombre de Villarramiel á Cevico, pasando por Dueñas, pueblo éste de bastante consideración y situado en una pintoresca vega del Pisuerga por donde corren el ferrocarril del Norte, el Canal de Castilla, la carretera de Valladolid á Santander y la de Dueñas á Esguevillas, nada más natural que considerarle como de partida para la línea que haya de ponerle en comunicación directa con el verdadero Valle del Esgueva en su punto más ventajoso, que no puede ser otro más que el pueblo de Encinas, por unirse aquí á la carretera de Valladolid á Tórtoles, las que se dirigen al confín de la

provincia de Burgos, á Peñafiel y á Roa; con lo cual queda modificado también el trazado de la carretera de Cevico á Torre de Esgueva y refundida en una sola línea ésta y la antigua sección de Dueñas á Cevico. La longitud total que ha de tener la carretera así determinada es de 35 kilómetros en la provincia de Palencia y 5 en la de Valladolid, interesando muy principalmente, de los pueblos comprendidos en aquélla, á Dueñas, Cevico de la Torre, Vertabillo y Hérmedes, que tienen 7.077 habitantes, con una riqueza correspondiente al tipo de 149.840 pesetas que satisfacen de contribución.

Cervera á Camporredondo, por Rebanal de las Llantas. De una importancia muy secundaria la de esta línea, como sucede con todas las que se desarrollan en la zona septentrional de la provincia, donde ni la reducida población ni la escasa producción exigen el establecimiento de vías de comunicación con la urgencia que reclaman las zonas central y meridional, tiene por objeto la prolongación de la del Estado de Cervera á la Estación de Aguilar de Campoó hasta Camporredondo, que por su situación y mayor vecindario entre los demás pueblos que le rodean, viene á servir en la comarca como un pequeño centro de adquisición de los artículos más indispensables para el consumo ordinario, extendiéndose el beneficio que ha de reportar esta carretera, en los 25 kilómetros

que próximamente alcanzará su recorrido, á los pueblos de Cervera, Ruesga, Ventanilla, San Martín de los Herreros, Rebanal de las Llantas y Camporredondo, cuya población es de 2.186 habitantes, y su riqueza está representada por la cantidad de 29.033 pesetas que pagan por contribución, contando la que corresponde á cada uno de ellos por la del distrito municipal que con otros más componen varios de los pueblos citados.

Guardo á Camporredondo, por Velilla y Otero. Circunscrito el trazado de esta carretera á una zona análoga á la de la anterior, en cuanto á las condiciones de población y riqueza indicadas, son aplicables á la misma las observaciones allí hechas, mientras la explotación de los diferentes productos naturales últimamente denunciados, como consecuencia inmediata de la construcción del ferrocarril de La Robla á Valmaseda, no ponga de manifiesto lo contrario, según fuera de desear en bien del país y de la provincia en general, interesando la ejecución de los 18 kilometros que podrá tener esta carretera á los pueblos de Guardo, Velilla, Otero y Camporredondo, que cuentan 1.762 habitantes, con una riqueza hoy conocida de 22.964 pesetas á que se eleva la cuota de contribución directa que se les asigna.

Salinas al Campo de Mercadillo, por Cillamayor y Rueda á San Cebrián de Mudá. La única salida ó vía de transporte de que en la actualidad se

dispone para la explotación de los abundantes depósitos naturales de carbón mineral de Orbó, Barruelo y San Cebrián de Mudá, es la que ofrece el ferrocarril construído á este fin desde los puntos mencionados hasta la Estación de Quintanilla de las Torres en la línea de Alar del Rey á Santander, resultando costosisima la conducción de aquel material en cualquier otro sentido, por la falta de buenos caminos que puedan utilizarse; para obviar lo cual se propone la inclusión de estas carreteras en el plan de las provinciales, haciéndolas partir de la del Estado de Cervera á la Estación de Aguilar de Campoó y dejando indeterminado el otro extremo para la primera, que habrá de señalarle la provincia de Santander en armonía con las vías de comunicación que tenga construídas ó proyectadas en dirección á Reinosa. La longitud aproximada de esta carretera en la provincia de Palencia es de 20 kilometros y de 8 kilometros la de Rueda á San Cebrián de Mudá, recibiendo el beneficio más ó menos inmediato de la construcción de ambas, varios pueblos de los distritos municipales de Salinas, Matamorisca, Barruelo de Santullán, Brañosera, San Cebrián de Mudá, Mudá y Quintanaluengos, que en junto satisfacen una cuota de contribución de 51.251 pesetas y tienen 1.647 habitantes.

Congosto á Guardo, *por Respenda de la Peña*. Buscada la comunicación de Guardo y de toda la

parte alta de la montaña, perteneciente á los partidos judiciales de Cervera y Saldaña, con las respectivas cabezas de distrito, falta unir aquella región con la central de esta provincia y la occidental de la de Burgos, lo cual se consigue mediante la inclusión en el plan de la carretera de Congosto á Guardo, cuya longitud no excederá probablemente de 22 kilometros, si se tiene en cuenta que partiendo de la de Palencia á Tinamayor, en el punto señalado de origen, habrá de unirse con la de la Magdalena á esta misma carretera, antes quizás de llegar á Guardo, interesando directamente á los Ayuntamientos de Congosto, Respenda de la Peña y Guardo, compuestos de diferentes pueblos agregados, con 4.018 habitantes, que ingresan en el Tesoro una cuota contributiva de 49.479 pesetas.

Cevico de la Torre á Cevico Navero, por Villanancio. La circunstancia, como ya se ha dicho, de haber elegido las provincias de Valladolid y Burgos el pueblo de Encinas para la unión de las distintas carreteras que á él afluyen, es causa de que no haya podido fijarse el de Castrillo de Don Juan para la terminación de la línea que desde Dueñas se dirige al Valle de Esgueva por Cevico de la Torre, Vertabillo y Hérmedes, en cuyo caso sería de todo punto inútil la inclusión de la de que se trata, que no tiene otro objeto más que el de facilitar la comunicación entre el importante pueblo de Dueñas y los situados más allá de Tórtoles

del lado de Lerma, pudiendo desde luego asegurarse que el interés de esta carretera no es de un orden tan elevado como el de las demás que vienen á reunirse en Cevico de la Torre, á quien afecta su construcción tanto como á Villaconancio y Cevico Navero, sin que por su situación topográfica sea dable favorecer en igual medida á Castrillo de Onielo, pueblos todos éstos que cuentan 4.061 habitantes y cuya riqueza la representa la cuota de 69.877 pesetas que satisfacen de contribución, calculándose que la distancia de Cevico de la Torre á Cevico Navero, por donde pasa la carretera de Palencia á Tórtoles, es de 20 kilometros.

II.

Orden que deberá seguirse en la construcción de las carreteras.

Ninguna dificultad ofrecería la designación del orden de preferencia más conveniente para la ejecución de las carreteras descriptas, si solo se atendiera á la importancia de cada una de ellas y á la más extensa y rica zona á la que alcanzan sus beneficios; más hallándose tan íntimamente ligado el plan de carreteras del Estado con el provincial, que ninguno por sí solo puede considerarse como formando la red completa de caminos de la provincia, y ocurriendo por otro lado que la falta de clasificación de las carreteras generales, en cuanto al curso que ha de seguir en su construcción,

obliga á preveer el inconveniente de dejar terminada la de una línea cualquiera complementaria de otra cuyas obras estén sin emprender, ni se tenga noticia de la época probable en que deban llevarse á efecto, hay necesidad de sujetar el orden de preferencia para la ejecución de las provinciales, á las tres bases siguientes:

1.^a Atender en primer término á la construcción de las carreteras, que desarrollándose en una zona bien poblada y de abundante producción, vayan á unirse directamente ó por medio de las líneas abiertas en la actualidad al tránsito público con las Estaciones de los ferrocarriles en explotación.

2.^a Conceder la preferencia entre todas las demás que no cumplen la anterior condición, á las carreteras que por uno de sus extremos, cuando menos, enlacen con las que hoy se hallan construídas, ó hayan de estarlo, si son provinciales, al tiempo de procederse á su ejecución.

Y 3.^a Señalar para el último período de construcción las carreteras de menor importancia, por los intereses que representan, y aquéllas que por ninguno de sus dos extremos empalmen con otras que estén ahora terminadas.

En virtud de las consideraciones expuestas, se propone que el orden de preferencia más conveniente para la ejecución de las diferentes carreteras que comprende el plan reformado de las provinciales, sea el que figura á continuación:

- 1.^a **Pedraza á Villelga**, por Frechilla y la Estación de Cisneros.
- 2.^a **Puente de Don Guarín á Villada**, por Paredes de Nava.
- 3.^a **Calabazanos á Esguevillas**, por Cevico de la Torre.
- 4.^a **Melgar de Yuso á Osorno**, por Lantadilla.
- 5.^a **Frómista á Buenavista**, por Villaherreros y Castrillo de Villavega.
- 6.^a **Dueñas á Encinas**, por Cevico, Vertabillo y Hérmedes.
- 7.^a **Villoldo á Villaherreros**, por Arconada.
- 8.^a **Cevico de la Torre á la carretera de San Isidro de Dueñas á Burgos**, por Baltanás.
- 9.^a **Congosto á Guardo**, por Respenda de la Peña.
- 10.^a **Salinas al Campo de Mercadillo**, por Cillamayor.
- 11.^a **Castrillo de Villavega á la carretera de Membrillar á Herrera de Pisuerga**, por Sotobañado.
- 12.^a **Rueda á San Cebrián de Mudá**.
- 13.^a **Guardo á Camporredondo**, por Velilla y Otero.
- 14.^a **Cevico de la Torre á Cevico Navero**, por Villaconancio.
- 15.^a **Cervera á Camporredondo**, por Rebanal de las Llantas.

Cumplido el acuerdo de la Excm. Diputación

provincial, inspirándose el que suscribe para la realización de su cometido en un espíritu de imparcialidad, únese á continuación la carta itineraria de la provincia, en la que se representan las carreteras propuestas y las diferentes vías de comunicación del Estado, al propio tiempo que se agrega también un resumen relativo á la situación de las primeras, con inclusión de los pueblos á quienes interesa su construcción, como medio uno y otro de apreciar de una manera más pronta y fácil el resultado del trabajo que sometemos á la aprobación superior.

Palencia 10 de Agosto de 1890.

EL JEFE FACULTATIVO DE LAS OBRAS PROVINCIALES,

Dámaso Camino.

ANEJO NUM. 1.

CARTA ITINERARIA DE LA PROVINCIA.

NOTA. Unida al expediente respectivo la Carta itineraria de la provincia, no se acompaña aquí la que en el mismo se menciona por carecer de plancha litográfica para obtener el número de copias que serían precisas al objeto que se propone esta MEMORIA.

ANEJO NUM. 2.

Situación de las carreteras comprendidas en el plan de las provinciales y relación de los pueblos á quienes interesa su construcción.

ITINERARIO de las carreteras provinciales de Palencia y

CARRETERAS.

Núm.º de orden.	DENOMINACIÓN.	LONGITUD QUE COMPRENDEN.				
		Con- cluida. Kilometros.	En cons- trucción. Kilometros.	En proyecto. Kilometros.	Sin estudiar. Kilometros.	TOTAL. Kilometros.
1	Pedraza á Villelga , por Frechilla y la Estación de Cisneros..	31,15	»	»	8,50	39,65
2	Puente de Don Guarín á Villada , por Paredes de Nava.	33,33	8,71	»	»	42,04
3	Calabazanos á Esguevillas , por Cevico de la Torre.	24,33	»	»	»	24,33
4	Melgar de Yuso á Osorno , por Lantadilla.	20,75	»	»	»	20,75
	<i>Suma.</i>	109,56	8,71	»	8,50	126,77

datos estadísticos relativos á la importancia de las mismas.

PUEBLOS Á QUIENES INTERESA LA CONSTRUCCIÓN.

**CORRESPONDE
Á CADA KILOMETRO
DE CARRETERA.**

NOMBRES.	Núm.º de habitantes.	CUOTA CON QUE CONTRIBUYEN AL SOSTENIMIENTO DE LAS CARGAS.			Núm.º de habitantes.	Contribución. — Pesetas.
		Del Estado. — Pesetas.	De la Provincia. — Pesetas.	TOTAL. — Pesetas.		
Pedraza de Campos.	525	12.675 »	1.774 »	14.449 »	176	4.578 21
Mazariegos.	461	13.175 »	1.845 »	15.020 »		
Fuentes de Nava.	2.031	39.198 »	5.488 »	44.686 »		
Frechilla.	1.324	28.111 »	3.936 »	32.047 »		
Mazuecos.	471	9.906 »	1.386 »	11.292 »		
Cisneros.	1.715	46.401 »	6.496 »	52.897 »		
Pozo de Urama.	273	5.169 »	724 »	5.893 »		
Villelga.	159	4.598 »	644 »	5.242 »		
<i>Suma.</i>	6.959	159.233 »	22.293 »	181.526 »		
Grijota.	1.508	30.321 »	4.245 »	34.566 »	325	9.108 66
Villaumbrales.	902	22.056 »	3.058 »	25.114 »		
Becerril de Campos.	2.691	89.664 »	12.553 »	102.217 »		
Paredes de Nava.	4.449	97.960 »	13.717 »	111.697 »		
Villalumbroso.	479	12.071 »	1.690 »	13.761 »		
Cisneros.	1.715	46.401 »	6.496 »	52.897 »		
Villada.	1.922	37.409 »	5.237 »	42.646 »		
<i>Suma.</i>	13.666	335.902 »	47.026 »	382.928 »		
Calabazanos (distrito municipal de Villamuriel).	90	22.246 »	3.114 »	25.360 »	120	3.341 14
Tariego.	604	8.369 »	1.172 »	9.541 »		
Cevico de la Torre.	1.869	33.581 »	4.645 »	38.226 »		
Alba de Cerrato.	366	7.511 »	1.052 »	8.563 »		
Esguevillas (provincia de Valladolid).	»	»	»	»		
<i>Suma.</i>	2.929	71.707 »	9.983 »	81.690 »		
Melgar de Yuso.	533	12.785 »	1.790 »	14.575 »	173	4.010 80
Itero de la Vega.	531	10.442 »	1.462 »	11.904 »		
Lantadilla.	978	17.233 »	2.413 »	19.646 »		
Osornillo.	296	6.279 »	879 »	7.158 »		
Osorno.	1.260	26.264 »	3.677 »	29.941 »		
<i>Suma.</i>	3.598	73.003 »	10.221 »	83.224 »		

CARRETERAS.

Núm. de orden.	DENOMINACIÓN.	LONGITUD QUE COMPRENDEN.				
		Con- cluida. Kilómetros.	En cons- trucción. Kilómetros.	En proyecto. Kilómetros.	Sin estudiar. Kilómetros.	TOTAL. Kilómetros.
	<i>Suma anterior.</i>	109,56	8,71	»	8,50	126,77
5	Frómista á Buenavista , por Villaherreros y Castrillo de Villavega.	7,40	4,10	17,63	17,10	46,23
6	Dueñas á Encinas , por Cevico, Vertabillo y Hérmeces. .	»	»	»	40 »	40 »
7	Villoldo á Villaherreros , por Arconada.	»	»	»	21 »	21 »
8	Cevico de la Torre á la carretera de San Isidro de Dueñas á Burgos , por Baltanás y Palenzuela.	»	»	»	42 »	42 »
	<i>Suma.</i>	116,96	12,81	17,63	128,60	276 »

PUEBLOS Á QUIENES INTERESA LA CONSTRUCCIÓN.

**CORRESPONDE
Á CADA KILOMETRO
DE CARRETERA.**

NOMBRES.	Núm. ^o de habi- tantes.	CUOTA CON QUE CONTRIBUYEN AL SOSTENIMIENTO DE LAS CARGAS.			Núm. ^o de habi- tantes.	Con- tribución. — Pesetas.		
		Del Estado.	De la Provincia.	TOTAL.				
		Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.				
Frómista.	1.281	85.701 »	4.998 »	40.699 »	143	2.928 98		
Villaherreros.	804	17.340 »	2.428 »	19.768 »				
Villasarracino.	1.050	15.948 »	2.233 »	18.181 »				
Castrillo de Villavega.	838	15.116 »	2.116 »	17.232 »				
Bárcena de Campos.	202	4.383 »	614 »	4.997 »				
Villanúño de Valdavia.	233	5.373 »	752 »	6.125 »				
Arenillas de Nuño Pérez.	144	5.705 »	799 »	6.504 »				
Villasila de Valdavia.	191	5.139 »	719 »	5.858 »				
Villaelos de Valdavia.	333	2.773 »	388 »	3.161 »				
Arenillas de San Pelayo.	212	6.709 »	939 »	7.648 »				
Renedo de Valdavia.	386	4.514 »	632 »	5.146 »				
Polvorosa.	202				176	3.746 »		
Buenavista de Valdavia.	715							
<i>Suma.</i>	6.591	118.701 »	16.618 »	135.319 »				
Dueñas.	3.841	78.378 »	10.973 »	89.351 »				
Cevico de la Torre.	1.869	33.181 »	4.645 »	37.826 »				
Vertabillo.	770	11.178 »	1.565 »	12.743 »				
Hérmedes.	597	8.702 »	1.218 »	9.920 »				
Encinas (provincia de Va- lladolid).	»	»	»	»				
<i>Suma.</i>	7.077	131.439 »	18.401 »	149.840 »				
Villoldo.	465	18.681 »	2.615 »	21.296 »			123	3.476 95
Lomas.	264	7.184 »	1.006 »	8.190 »				
Villalcázar de Sirga.	658	17.287 »	2.420 »	19.707 »				
Arconada.	402	13.340 »	989 »	14.329 »				
Villaherreros.	804	7.066 »	2.428 »	9.494 »				
<i>Suma.</i>	2.593	63.558 »	9.458 »	73.016 »				
Cevico de la Torre.	1.869	33.181 »	4.645 »	37.826 »	168	3.104 98		
Valle de Cerrato.	532	7.814 »	1.094 »	8.908 »				
Baltanás.	2.609	40.985 »	5.738 »	46.723 »				
Tabanera de Cerrato.	396	4.073 »	570 »	4.643 »				
Villahán de Palenzuela.	584	11.227 »	1.572 »	12.799 »				
Palenzuela.	1.071	17.114 »	2.396 »	19.510 »				
<i>Suma.</i>	7.061	114.394 »	16.015 »	130.409 »				

CARRETERAS.

Núm. de orden.	DENOMINACIÓN.	LONGITUD QUE COMPRENEN.				
		Con- cluida. Kilometros.	En cons- trucción. Kilometros.	En proyecto. Kilometros.	Sin estudiar. Kilometros.	TOTAL. Kilometros.
	<i>Suma anterior.</i>	116,96	12,81	17,63	128,60	276 »
9	Congosto á Guardo , por Res- pensa de la Peña.	»	»	»	22 »	22 »
10	Salinas al Campo de Merca- dillo , por Cillamayor.	»	»	»	20 »	20 »
11	Castrillo de Villavega á la carretera de Membrillar á Herrera , por Sotobañado. . .	»	»	»	18 »	18 »
12	Rueda á San Cebrián de Mu- dá.	»	»	»	8 »	8 »
13	Guardo á Camporredondo , por Velilla y Otero.	»	»	»	18 »	18 »
	<i>Suma.</i>	116,96	12,81	17,63	214,60	362 »

PUEBLOS A QUIENES INTERESA LA CONSTRUCCIÓN.				CORRESPONDE Á CADA KILOMETRO DE CARRETERA.		
NOMBRES.	Núm. ^o de habi- tantes.	CUOTA CON QUE CONTRIBUYEN AL SOSTENIMIENTO DE LAS CARGAS.			Núm. ^o de habi- tantes.	Con- tribución. Pesetas.
		Del Estado. Pesetas.	De la Provincia. Pesetas.	TOTAL. Pesetas.		
Congosto de Valdavia. . .	358	4.170 »	584 »	4.754 »	183	2.249 05
Los del Ayuntamiento de Respanda de la Peña. . .	2.930	28.259 »	3.956 »	32.215 »		
Guardo.	750	10.974 »	1.536 »	12.510 »		
<i>Suma.</i>	4.018	43.403 »	6.076 »	49.479 »		
Los del Ayuntamiento de Salinas de Pisuegra. . .	502	5.851 »	819 »	6.670 »	60	1.980 95
Algunos del de Matamo- risca.	433	6.358 »	890 »	7.248 »		
Cillamayor (distrito de Barruelo de Santullán).	258	22.545 »	3.156 »	25.701 »		
<i>Suma.</i>	1.193	34.754 »	4.865 »	39.619 »		
Castrillo de Villavega. . .	836	15.116 »	2.116 »	17.232 »	115	2.262 78
Villorquite de Herrera. . .	124	12.309 »	1.723 »	14.032 »		
Villameriel.	371		8.304 »	1.162 »		
Cembrero.	34	702	8.304 »	1.162 »		
Sotobañado.	702					
<i>Suma.</i>	2.067	35.729 »	5.001 »	40.730 »		
Rueda (Ayuntamiento de Quintanaluengos. . . .	99	6.441 »	902 »	7.343 »	57	1.454 »
Mudá.	181	1.747 »	245 »	1.992 »		
San Cebrián de Mudá. . .	174	2.015 »	282 »	2.297 »		
<i>Suma.</i>	454	10.203 »	1.429 »	11.632 »		
Guardo.	750	10.974 »	1.536 »	12.510 »	98	1.275 83
Velilla de Guardo. . . .	429	3.686 »	516 »	4.202 »		
Otero de Guardo.	292	2.370 »	332 »	2.702 »		
Camporredondo.	291	3.114 »	436 »	3.550 »		
<i>Suma.</i>	1.762	20.144 »	2.820 »	22.964 »		

CARRETERAS.

Núm. de orden.	DENOMINACIÓN.	LONGITUD QUE COMPRENDEN.				
		Con- cluida. — Kilómetros.	En cons- trucción. — Kilómetros.	En proyecto. — Kilómetros.	Sin estudiar. — Kilómetros.	TOTAL. — Kilómetros.
	<i>Suma anterior.</i>	116,96	12,81	17,63	214,60	362 »
14	Cevico de la Torre á Cevico Navero, por Villacónancio..	»	»	»	20 »	20 »
15	Cervera á Camporredondo, por Rebanal de las Llantas..	»	»	»	25 »	25 »
	TOTAL.	116,96	12,81	17,63	259,60	407 »

PUEBLOS Á QUIENES INTERESA LA CONSTRUCCIÓN.				CORRESPONDE Á CADA KILOMETRO DE CARRETERA.		
NOMBRES.	Núm.º de habi- tantes.	CUOTA CON QUE CONTRIBUYEN AL SOSTENIMIENTO DE LAS CARGAS.			Núm.º de habitan- tes.	Con- tribución. — Pesetas.
		Del Estado. — Pesetas.	De la Provincia. — Pesetas.	TOTAL. — Pesetas.		
Cevico de la Torre.	1.869	33.181 »	4.645 »	37.826 »	203	3.493 85
Castrillo de Onielo.	727	10.658 »	1.492 »	12.150 »		
Villaconancio.	598	7.477 »	1.047 »	8.524 »		
Cevico Navero.	927	9.980 »	1.397 »	11.377 »		
<i>Suma.</i>	4.061	61.296 »	8.581 »	69.877 »		
Cervera de Pisuerga.	1.066	16.608 »	2.325 »	18.933 »	87	1.162 52
Ruesga.	153	4.517 »	632 »	5.149 »		
Ventanilla.	254					
San Martín de los Herre- ros.	233	1.255 »	176 »	1.431 »		
Rebanal de las Llantas.	189	3.114 »	436 »	3.550 »		
Camporredondo.	291					
<i>Suma.</i>	2.186	25.494 »	3.569 »	29.063 »		

Palencia 10 de Agosto de 1890.

EL JEFE DE LAS OBRAS PROVINCIALES,

Dámaso Camino.

SESIÓN DEL DÍA 2 DE MARZO DE 1891.

La Comisión provincial acordó que se imprimiera la presente MEMORIA, en la que aparece el plan de las carreteras provinciales, aprobado por Real decreto de 25 de Julio de 1879, insertando á la vez las disposiciones de la ley de 4 de Mayo de 1877 y reglamento de 10 de Agosto siguiente para su ejecución, en lo que se refiere á la reforma del plan predicho y subvenciones con destino á las carreteras municipales, para que una vez enterados de sus preceptos, los Sres. Diputados, resuelvan sobre la reforma del plan lo que en derecho proceda.

El Vicepresidente accidental,

Tirifilo Delgado Gonzale.

El Secretario,

Domingo Díaz Caneja.

LEY DE 4 DE MAYO DE 1877.

CAPÍTULO III.

DE LAS CARRETERAS COSTEADAS POR LAS PROVINCIAS.

Artículo 25. Son de cargo de las provincias las carreteras que no estando comprendidas en el plan general de las del Estado, deben ser incluídas en las que han de formar las Diputaciones provinciales con arreglo á las prescripciones de esta ley.

Art. 26. En cada provincia se formará, mediante los trámites reglamentarios que se establezcan, el plan de carreteras que comprenda todas las que hayan de costearse con fondos provinciales; en él se clasificarán estas líneas, señalando el orden de preferencia con que haya de ser más conveniente ejecutarlas. Los planes de carreteras provinciales se someterán á la aprobación del Ministerio de Fomento.

Art. 27. No se podrán emprender obras de carreteras por cuenta de fondos provinciales sin que las sumas con que han de costearse estén incluídas en los presupuestos de gastos de la provincia respectiva.

Art. 28. Para que el presupuesto de una obra de carretera se incluya en el general de gastos de la provincia se necesita que esté comprendida en el plan de que trata el art. 26, y su proyecto préviamente aprobado. Esta aprobación se hará por la Diputación cuando la obra no afecte al dominio público. Si hubiere de ocupar una parte de éste, la aprobación corresponderá al Gobernador de la provincia, con arreglo á los trámites que marque el reglamento. En ambos casos se oirá al Ingeniero Jefe de la provincia, y si no hubiere conformidad se elevará el proyecto á la resolución del Ministerio de Fomento, al cual competirá siempre la aprobación cuando la carretera interese á dos ó más provincias.

Art. 29. Cuando se trate de introducir en el plan de una provincia una línea que no esté en él comprendida, se instruirá con

arreglo á lo que se determine en el reglamento de esta ley un expediente informativo, al que servirá de base el anteproyecto de la carretera, y en el cual consten los informes de los Ayuntamientos interesados, de la Diputación, de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio y del Ingeniero Jefe. Dicho expediente se remitirá al Ministerio de Fomento, el cual, oído el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá si la carretera de que se trate debe ó nó formar parte del plan provincial, y en el primer caso el número de orden con que debe figurar para la preferencia en la ejecución.

Art. 30. Siempre que una carretera de esta clase afecte á los intereses de dos ó más provincias, se hará en cada una de ellas separadamente la información á que se refiere el artículo anterior, y la propuesta al Ministerio de Fomento de que trata dicho artículo se verificará de común acuerdo por las Diputaciones interesadas.

Si tal acuerdo no existiese, el Ministerio de Fomento resolverá sin ulterior recurso.

Art. 31. Las Diputaciones se ajustarán para la construcción de las carreteras provinciales á los métodos de administración ó contrata, según queda expuesto en el art. 21, gozando en su caso los contratistas el beneficio de vecindad.

Art. 32. Los proyectos, la dirección é inspección y vigilancia de las carreteras provinciales se llevarán á cabo por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, ó Ayudantes de Obras públicas, nombrados libremente por la Diputación.

Art. 33. Las obras de carreteras provinciales serán inspeccionadas con arreglo á lo prescrito en el art. 23 siempre que el Ministerio de Fomento lo estime conveniente. Si por la inspección se viese que dichas obras no se ejecutaban con arreglo á condiciones, ó que existían irregularidades en el servicio, se pondrá por la misma en conocimiento de la Diputación, que adoptará las determinaciones oportunas para que desaparezcan los defectos observados; si ésto nó tuviese lugar, el Ingeniero Jefe de la provincia lo comunicará al Gobernador, que tomará las disposiciones convenientes para que se verifique.

La inspección de que se trata se llevará á cabo por el Ingeniero Jefe en toda obra cuando esté terminada para autorizar la entrega al uso público, sin cuyo requisito no podrá tener lugar dicha entrega. En el caso de que hubiera desacuerdo entre la Diputación y el Ingeniero Jefe, resolverá el Gobernador de la provincia; de esta resolución podrá entablarse recurso de alzada al Ministerio de Fomento, cuya resolución será definitiva.

Art. 34. Los trabajos de conservación y reparación de carreteras provinciales se llevarán á cabo ajustándose á los créditos que al efecto deberán consignarse en los presupuestos de la provincia.

Art. 35. Las Diputaciones provinciales podrán establecer con la aprobación superior impuestos ó arbitrios por el uso de las carreteras de su cargo, destinando los productos á la conservación ó reparación de estas líneas y al reintegro de los fondos en ellas invertidos.

CAPÍTULO VI.

DE LAS CARRETERAS COSTEADAS CON FONDOS MIXTOS.

Artículo 51. Las Diputaciones podrán asimismo auxiliar al Estado en la construcción de líneas en que aquéllas tengan interés, previo siempre un acuerdo de la Diputación en que conste el compromiso que contraen, la cantidad á que ascienda el auxilio y la forma y plazos en que será entregado al Estado. Una vez adoptado este acuerdo se considerará como gasto obligatorio para la Diputación respectiva el que origine el auxilio ofrecido.

Art. 52. Las Diputaciones podrán auxiliar á los Ayuntamientos, y éstos á su vez á aquéllas, en la construcción de carreteras, con arreglo á lo establecido en el artículo anterior.

Art. 53. Los auxilios á que se refieren los artículos precedentes no harán variar los caracteres de la línea de cuya construcción se trate, ni las disposiciones que corresponda aplicarla según lo prevenido en la presente ley.

REGLAMENTO DE 10 DE AGOSTO DE 1877.

CAPÍTULO III.

DE LAS CARRETERAS COSTEADAS POR LAS PROVINCIAS.

Artículo 28. Son de cargo de las provincias las carreteras que no estando comprendidas en el plan general de las del Estado, se incluyan en los planes que han de formar las Diputaciones provinciales, con arreglo á las prescripciones del capítulo III de la ley y de las consignadas en este reglamento.

Art. 29. Las Diputaciones provinciales formarán sus planes de carreteras arreglándose á la tramitación siguiente:

Aprobado el plan general de las del Estado, el Jefe facultativo del servicio de obras públicas de cada provincia formará y presentará á la Diputación un proyecto de plan, en el cual figuren todas las carreteras que pueden ser de interés para la provincia, fijando el orden de preferencia para su ejecución.

La Diputación examinará el proyecto, pudiendo introducir en él las modificaciones que considere convenientes, y una vez resuelto acerca de este punto, se anunciará que el plan acordado queda á disposición del público por un término que no bajará de treinta días ni pasará de sesenta, para que los Ayuntamientos de la provincia y los particulares que se crean interesados expongan sobre el asunto las observaciones que tuvieren por conveniente.

Espirado el plazo para la información pública se oirá de nuevo al Jefe facultativo del servicio provincial, con objeto de que examine las observaciones hechas en la información, y proponga las variaciones que en su consecuencia convenga hacer en el proyecto de plan. Después se someterá el expediente á informe de la Junta provincial de Agricultura, Industria y Comercio, y por último al Ingeniero Jefe de la provincia.

La Diputación resolverá en vista de todos estos informes cuál

deba ser en su concepto el plan definitivo, y con una *Memoria* razonada le pasará al Gobernador de la provincia.

El Gobernador, con su propio informe, elevará el expediente al Ministro de Fomento, el cual, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá definitivamente por medio de un Real decreto que se publicará inmediatamente.

Art. 30. Las Diputaciones que con anterioridad á la publicación de la ley de Carreteras de 4 de Mayo de 1877 tuviesen planes aprobados, podrán adoptarlos como base para la formación de los nuevos, introduciendo en ellos las modificaciones que juzgasen convenientes, y sometiéndose por lo demás á las formalidades prescritas en el artículo anterior.

Art. 31. Aprobado el plan de carreteras de una provincia, no podrá alterarse en la ejecución de las mismas el orden de preferencia señalado, sino mediante una propuesta razonada de la Diputación, que se someterá á informe de los Ayuntamientos de los pueblos interesados, tanto en la línea de que se trate, como en las que se pospongan, y además al del Ingeniero Jefe de la provincia. El Gobernador elevará con su informe el expediente al Ministro de Fomento, el que decidirá sobre la propuesta por medio de un Real decreto, previo dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 32. Cuando en virtud de gestiones de los pueblos ó particulares interesados, se trate de introducir en el plan de una provincia una carretera que no esté comprendida en él, la Diputación ordenará el estudio de su anteproyecto al Facultativo Jefe del servicio provincial. Dicho anteproyecto constará de una *Memoria* y planos que den idea bastante de la línea y sus principales circunstancias, y contendrá un presupuesto aproximado del coste. La Diputación le dará publicidad por medio del *Boletín Oficial*, á fin de que los Ayuntamientos interesados, en el plazo que se fije, y que no deberá bajar de treinta días ni exceder de sesenta, expongan sobre el asunto lo que crean conveniente respecto á la traza y número de orden de ejecución, así como á la importancia de la carretera para que figure en el plan de la provincia.

Sobre los mismos extremos informará también la Junta de Agri-

cultura, Industria y Comercio, y después manifestará su opinión acerca de las reclamaciones y observaciones que se hubieren hecho el autor del anteproyecto, que consignará el número que en su concepto debe ocupar la línea. Sobre todo ello informarán la Diputación y el Ingeniero Jefe de la provincia, y por último el Gobernador.

Éste, con su informe, elevará el expediente al Ministro de Fomento, el cual, oído el parecer de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá por Real decreto si la carretera de que se trata debe ó nó formar parte del plan provincial, y en el primer caso el número de orden con que debe figurar para la preferencia en la ejecución.

Cuando la línea afecte á dos ó más provincias se instruirá en cada una de ellas el expediente de que se trata, y la propuesta al Ministro de Fomento se verificará de común acuerdo por las Diputaciones interesadas. Si tal acuerdo no existiese, el Ministro de Fomento, oyendo á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá en ulterior recurso.

Trámites análogos deberán seguirse para segregar del plan de carreteras de una provincia una línea que estuviese incluida en el mismo, siempre que se creyesen atendibles por la Diputación las razones que para la segregación aduzcan los pueblos ó particulares que tomen la iniciativa en el asunto.

Art. 33. A la ejecución de toda carretera comprendida en el plan de una provincia deberá preceder un acuerdo de la Diputación, la que en tal caso ordenará al Ingeniero ó Ayudante encargado de las obras provinciales que proceda al estudio del correspondiente proyecto.

Este proyecto deberá ajustarse en su redacción á los mismos formularios que rijan para los de las carreteras del Estado; y una vez terminado, se pasará á la Diputación.

La Diputación deberá someter el proyecto á una información para examinar si puede aceptarse bajo el punto de vista de los intereses provinciales. Al efecto se tendrá á disposición del público por un término que no deberá bajar de treinta días ni exceder de sesenta, admitiéndose durante este plazo las reclamacio-

nes y observaciones de los Ayuntamientos y particulares interesados.

Los pueblos por los que pase la traza podrán asimismo reclamar sobre los proyectos de sus travesías en términos análogos á los previstos en la ley de 11 de Abril de 1849.

Del resultado de la información se dará conocimiento al Facultativo encargado de las obras provinciales, para que haciéndose cargo de las observaciones presentadas, proponga, si hubiese lugar, las modificaciones que creyese oportunas en el proyecto.

El expediente se pasará después íntegro al Ingeniero Jefe de la provincia, el que evacuará su dictamen acerca del proyecto bajo los puntos de vista, tanto administrativo como técnico, remitiéndole con el proyecto á la Diputación.

Evacuado el informe del Ingeniero Jefe, si fuese favorable, la Diputación podrá aprobar el proyecto; y en caso contrario adoptará las disposiciones oportunas para que se modifique con arreglo á las observaciones que hubiere hecho dicho Ingeniero.

Si la Diputación no se conformase con el dictamen del Ingeniero Jefe, remitirá el proyecto y todo el expediente al Gobernador de la provincia para que lo eleve á la Superioridad, decidiendo en tal caso el Ministro de Fomento por medio de una Real orden, previo dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

De los trámites que en el presente artículo se mencionan estarán exceptuadas las líneas que hubieren sido incluídas en el plan, mediante las formalidades marcadas en el art. 32, á no ser que se tratase de variar el itinerario ó el número de orden de ejecución de la carretera.

Art. 34. Tanto en la redacción de los proyectos definitivos á que se refiere el artículo anterior, como en la de los anteproyectos que se mencionan en el 32, deberá tenerse presente que cuando la carretera afecte á más de una provincia, los encargados de los estudios habrán de ponerse de acuerdo sobre los puntos de empalme en la línea divisoria de las provincias contiguas, y que si no pudiesen aquéllas llegar á un acuerdo, se elevarán los expedientes al Ministro de Fomento con informes razonados de los In-

genieros Jefes, Diputaciones y Gobernadores correspondientes. El Ministro de Fomento decidirá la cuestión, oyendo previamente á la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 35. Ningún proyecto de carretera provincial podrá ser aprobado cuando afecte á la defensa del territorio nacional en las circunstancias mencionadas en el art. 15, sin oír previamente al Ministro de la Guerra.

Art. 36. Decidida por la Diputación la ejecución de una carretera de las comprendidas en el plan, y aprobado su proyecto, deberá incluirse en el presupuesto provincial el crédito correspondiente para su ejecución.

Las obras podrán llevarse á cabo por administración ó por contrata, lo cual decidirá la Diputación, oído sobre este punto el dictamen del Facultativo encargado de las obras provinciales.

Art. 37. Si la obra se hubiere de ejecutar por administración, será dirigida por los funcionarios facultativos de la Diputación y según las instrucciones que éstos dictasen, con la aprobación de la Corporación provincial.

Si hubiere de hacerse por contrata, ésta no podrá llevarse á cabo sino mediante licitación pública, y con arreglo en un todo á lo que acerca del mismo particular se prescribe para las obras de cargo del Estado en el capítulo 2.º de este reglamento.

Art. 38. Los trabajos de reparación y los de conservación de las carreteras provinciales se ejecutarán con arreglo á los créditos que precisamente deberán incluir en sus presupuestos las Diputaciones como gastos obligatorios, según se dispone en el artículo 79, párrafo 3.º de la ley de 20 de Agosto de 1870, reformada por la de 16 de Diciembre de 1876, y á tenor de lo preceptuado en el art. 15 de la ley general de Obras públicas.

Los Facultativos encargados de obras provinciales deberán redactar los proyectos de reparación, cuya aprobación precederá siempre á la ejecución de las de esta clase, así como los presupuestos anuales de conservación indispensables y suficientes para todas las carreteras existentes de carácter provincial que corran á cargo de las Diputaciones.

Las cantidades calculadas para los expresados objetos por los

funcionarios facultativos y que fuesen aprobadas por las Corporaciones provinciales, con el informe del Ingeniero Jefe de la provincia, que deberá indispensablemente preceder á dicha aprobación, habrán de ser las que se incluyan entre los gastos obligatorios.

CAPÍTULO VI.

DE LAS CARRETERAS COSTEADAS CON FONDOS MIXTOS.

Artículo 61. Para que una Diputación pueda contribuir á la ejecución de una carretera de cargo del Estado se formará asimismo expediente, al que servirá de base una propuesta de la Corporación provincial, y en el que informarán dentro de un término que no podrá bajar de treinta días ni exceder de sesenta todos los pueblos de la provincia que se consideren interesados, y después la Junta de Agricultura, Industria y Comercio. En vista de estos informes acordará la Diputación provincial lo conveniente acerca del auxilio ofrecido, la cantidad á que éste ascienda y la forma y plazos en que será entregado al Estado. Del acuerdo dará la Diputación conocimiento al Gobernador para que éste lo ponga en el del Ministro de Fomento. El auxilio ofrecido constituirá un gasto obligatorio para la provincia.

Art. 62. No podrá un Ayuntamiento pretender auxilio de la Diputación de la provincia para la ejecución de una carretera municipal, sino previa una petición razonada en que pruebe que sus recursos no alcanzan á cubrir los gastos necesarios.

La solicitud del Ayuntamiento será dirigida á la Diputación, la cual abrirá sobre ella una información pública para que por un término que no deberá bajar de veinte días ni exceder de cuarenta puedan exponer lo que consideren del caso los demás Municipios de la provincia y los particulares que se consideren interesados.

La Diputación en vista de estos informes resolverá sobre la concesión del auxilio, su entidad, y la forma en que ha de ser abonado el Ayuntamiento.

