

También vigilan para evitar los accidentes que pudiera producir el estado ruinoso de las casas y edificios contiguos á la vía, conceden licencia y señalan la línea á que deben sujetarse los que se reedifican y los de nueva construcción situados en la zona de las treinta varas inmediatas á uno y otro lado del camino. Este permiso para construir ó reedificar no puede ser otorgado sin previo reconocimiento é informe del ingeniero, quien expresará las condiciones facultativas que conviene observar á fin de no causar perjuicio á la vía pública, ni á sus obras, paseos y arbolados.

Segun las mismas reglas deben ejecutarse las alcantarillas, ramales ú otras obras que salgan del camino ó de las posesiones antiguas, y las demás relativas al establecimiento de presas y artefactos y á la abertura de cáuces para la toma y conducción de las aguas.

Toda obra construida dentro de las treinta varas sin previa licencia, ó que se aparte de la línea ó de las condiciones marcadas en aquella, será mandada demoler por el alcalde si perjudicase á la vía pública.

Las contestaciones suscitadas entre dicha autoridad y el ingeniero sobre alineación ó condiciones facultativas de esta clase de obras las dirime el gobernador de la provincia oyendo al ingeniero en jefe del distrito; pero si hallase motivo para no conformarse con su dictámen, pasará el expediente á la dirección del ramo para que resuelva por sí ó proponga al Gobierno la decisión oportuna. Entre tanto que el superior no dicta su providencia, el alcalde suspende todo procedimiento ulterior (1).

1283.—Los peones camineros son los agentes próximamente encargados de procurar la observancia de estas reglas y denunciar sus infracciones, á cuyo fin los alcaldes de los pueblos situados en las carreteras generales ó á sus inmediaciones, deben prestarles el auxilio de su autoridad (2).

(1) Ordenanza para la conservación y policía de las carreteras generales de 14 de setiembre de 1842.

(2) Orden del Regente de 30 de julio de 1842.

1284.—La administración cuida de que los caminos se conserven en buen estado y adopta una serie de providencias relativas á su reparación diaria.

Tal fué el objeto principal del Gobierno al establecer los peones camineros, cuyas obligaciones son trabajar en el camino de sol á sol todos los días excepto los festivos, en los cuales deben sin embargo recorrerle para evitar hagan daño á sus obras, ó que gentes de mal vivir cometan delitos en él, avisando á las justicias inmediatas cuando no puedan impedirlos. A cada peon caminero se le señala una tarea que comprende un número de varas proporcionado al estado del camino (1).

Para asegurarse la administración de la asistencia no interrumpida de los peones camineros á su trabajo, los somete á un sistema de fiscalización general que ejercen los mismos transeúntes. A este fin se provee á cada peon de un jalón indicador que señala el número de la legua correspondiente, y en cada parada de postas hay un registro en el cual pueden los viajeros anotar las faltas que observaren durante el viaje (2).

El servicio de los peones camineros se halla minuciosamente determinado en un reglamento especial (3).

1285.—Los celadores de caminos inspeccionan los trozos encomendados á su cuidado y velan sobre los peones camineros; son personas facultativas que deben dar pruebas de aptitud, cuando no pertenecieren á la clase de arquitectos ó maestros de obras aprobados por la Academia de San Fernando (4).

1286.—Para atender á los gastos que ocasiona el entretenimiento de los caminos, además de los fondos y arbitrios consignados á este objeto, se aplica el producto de los portazgos, pontazgos y barcajes, cuya cobranza multiplica los deberes de la administración con respecto á la vía pública.

(1) Circular de 10 de marzo de 1841.

(2) Circular de 24 de julio de 1841.

(3) Circular de 16 de junio de 1842.

(4) Real órden de 25 de abril de 1839.

1287.—Solo podían establecerse con autoridad real, y en los establecidos solo era lícito exigir los derechos de costumbre (1), para evitar los abusos que de antiguo los señores cometían en sus tierras; mas hoy, en su calidad de impuesto, deben ser consentidos por las Cortes. A pesar de aquella prudente limitación, llegaron á ser en el siglo XV tantos y tan onerosos al comercio, que Enrique IV hubo de revocar las mercedes que de ellos hiciera la Corona.

1288.—Objétase á esta manera de contribuir para mantener en buen estado la vía pública, que pone trabas á la circulación de la riqueza y que grava desigualmente los productos, porque pagan en razon del peso y no del valor. Lo primero es un leve inconveniente cuando los aranceles son moderados, pues el precio de los transportes por buenos caminos, incluso los derechos de tránsito, será siempre inferior al coste de su acarreo por caminos malos, aunque exentos de toda gabela. Lo segundo es un vicio necesario de este sistema considerado como impuesto sobre los valores en movimiento; mas no si le miramos como una retribucion por el uso de los caminos y una especie de compensacion del deterioro que el tránsito ocasiona; por cuyo motivo, para ser proporcional, mas bien debe valuarse segun el mayor ó menor daño que el transporte causa en las carreteras, puentes y barcas, que ajustarse al valor de las mercaderías trasportadas.

1289.—Infiérese de lo dicho que los peages no tanto son proporcionados al valor de los productos cuanto al peso de las mercaderías, porque como la presión es la causa destructora, debe pagar mas aquello que mas oprime.

Sin embargo, no es el peso la única base de los aranceles de portazgos y pontazgos, pues debe combinarse con la distancia del transporte y estimarse tambien la forma de las ruedas, que cuanto mas agudas son, mas cortan y destruyen los caminos.

La evaluación del peso puede hacerse á simple vista juzgan-

1) Ley 16, tit. xx, lib. vi, Nov. Recop.

do por el número de caballerías, ó pesando los carruajes y caballerías que pasan por medio de un aparato fácil y expedito. Recomienda el primer sistema su sencillez, y el segundo le aventaja en igualdad.

1290.—Las tarifas de los portazgos y pontazgos son graduales segun esta escala ascendente.

- I. Caballerías menores y de cabaña, caballos y mulas (1).
- II. Carruajes cuyas ruedas tienen los clavos embutidos, que pagan un derecho doble ó sencillo segun el ancho de sus llantas, el número de caballerías y la manera de colocarlas en el tiro, pues menos se exige cuando van pareadas, que en reata.
- III. Carruajes que llevan en las llantas clavos de resalto, ora sobresalgan poco ó mucho de la superficie, los cuales satisfacen un derecho cuádruplo.

Para los efectos del arancel se entienden por carruaje todos los usados comunmente, cualquiera que sea su forma ó su destino, excepto los coches-diligencias que están sujetos á una tarifa especial, salvo si llevan clavos de resalto, pues entonces les alcanza la disposicion comun del derecho doblado; y por carreta todo carro de yugo cualesquiera que sean su forma y tiro (2).

1291.—Por regla general todo transeunte está obligado á pagar los derechos de portazgo, pontazgo y barcaje, aunque sus caballerías y carruajes vayan de vacío (3); pero se hallan exentos de esta comun obligacion:

- I. Los militares en comision del servicio y las conducciones de sus efectos, cuando pertenezcan á un cuerpo, y los conductores de efectos militares y municiones de boca y guerra para los ejércitos (4).

(1) Reales órdenes de 2 de octubre de 1819 y 23 de febrero de 1820.

(2) Real orden de 22 de febrero de 1849, instruccion de igual fecha y real orden de 29 de abril de 1851.

(3) Reales órdenes de 14 de octubre de 1819, 1.º de mayo de 1824, 4 de agosto de 1827 y 29 de enero de 1831.

(4) Nota 7 del tit. xiii, lib. iii, Nov. Recop. y reales órdenes de 20 de enero de 1834, 6 de marzo de 1837 y 24 de setiembre de 1838.

II. Los correos de gabinete, conductores de la correspondencia pública y sillas-correos (1).

III. Los ganados que se transportan por temor de la guerra (2).

IV. Los caballos de posta, los caballos españoles que pasen de diez dedos sobre la marca, y los sementales del estado, salvo cuando viajan de un punto á otro fuera de la provincia (3).

V. Los gobernadores de la provincia dentro del territorio de su mando (4).

VI. Los arrendatarios de bagajes (5).

VII. Los vecinos de los pueblos limítrofes á aquel donde el portazgo ó pontazgo se halla establecido, cuando pasen con sus ganados, caballerías ó carruajes á sus labores; pero no si van de viaje (6).

VIII. Ocho caballerías de toda clase con sus rastras menores de un año por cada mil cabezas de ganado lanar trashumante, cuando van en su compañía, y los bueyes sueltos que llevaren para remudar los carreteros, mientras no pasen de uno por cada yunta (7).

IX. Las caballerías y carros que conduzcan solamente efectos para la construcción de los caminos de hierro (8).

X. Los conductores de caudales y efectos de la Hacienda pública (9).

(1) Reales órdenes de 24 de setiembre de 1835 y 13 de enero de 1844.

(2) Ley 4, tit. xx, lib. vi, Nov. Recop.

(3) Ley 10, tit. iii, lib. iii, Nov. Recop., real decreto de 17 de febrero de 1834 y real orden de 11 de julio de 1850.

(4) Ord. del Regente de 26 de marzo de 1842.

(5) Ord. del Regente de 14 de marzo de 1842.

(6) Resolución de las Cortes de 29 de junio de 1821, restablecida por real orden de 26 de febrero de 1836 y ley de 9 de julio de 1842.

(7) Ley 4, tit. xxviii, lib. vii, Nov. Recop. y real orden de 16 de diciembre de 1845.

(8) Reales órdenes de 15 de diciembre de 1851 y 21 de junio de 1852 y real decreto de 23 de setiembre de 1833.

(9) Reales órdenes de 26 de enero de 1757, 4 de marzo de 1762 y 26 de abril de 1833.

1292.—El producto de los portazgos, pontazgos y barcajes es para el estado, figura en la ley anual de presupuestos, se recauda por arriendo ó por administracion, y se aplica á las obras de reparacion necesarias en la vía pública (1). Una instrucción especial señala los trámites que deben seguirse en la subasta de aquella renta (2); y una vez adjudicado el contrato al mejor postor, el Gobierno le protege en el ejercicio de sus legítimos derechos, y le auxilia en la cobranza de los de arancel ya directamente por sí, ya por medio de los gobernadores de provincia y autoridades locales (3).

ARTÍCULO 2.º—*Vías de servicio público de segundo orden.*

1293.—Caminos provinciales.

1294.—¿A quién corresponde promoverlos?

1295.—Autoridad de los gobernadores de provincia.

1296.—Policía de tránsito.

1297.—Portazgos.

1293.—Las vías públicas que interesan á la generalidad de una provincia ó á determinadas comarcas y ayuntamientos, son carreteras de segundo orden, se ejecutan por cuenta del estado, y se costean del fondo comun destinado á la construcción de las obras contenidas en el plan general de carreteras formado por el Gobierno. Pueden las provincias añadir á los recursos que señala el Gobierno otras cantidades ó las prestaciones equivalentes; y en este caso, se les concede una suma igual á la mitad de la que empleen sobre la consignacion ordinaria (4).

1294.—Al Gobierno corresponde sin duda la direccion superior de esta clase de intereses locales; pero la administracion provincial debiera tambien tener cierta justa intervencion en su fomento, segun observaremos tratando de las obras públicas en general (5).

1295.—Puesto que los caminos provinciales pertenecen al

(1) Ley de 22 de julio de 1857, art. 24.

(2) De 1.º de julio de 1842.

(3) Orden del Regente de 9 de julio de 1842.

(4) Ley de 22 de julio de 1857, art. 23.

(5) Ley de 8 de enero de 1845, art. 61.

dominio de la nación, los gobernadores de provincia en su calidad de autoridades delegadas por la administración central, velan para evitar ó destruir cualquiera usurpación que intenten cometer ó hubieren ya cometido los particulares en sus terrenos ú obras accesorias con menoscabo del uso comunal de aquella vía pública.

1296.—También es de su competencia la policía de tránsito por su carácter de superiores gerárquicos de la administración provincial, una vez declarados por la ley gastos obligatorios de las provincias los relativos á la conservación y reparación de los caminos, puentes y demás obras de su utilidad particular (1).

La ordenanza relativa á la conservación y policía de las carreteras generales, hizose extensiva á las provinciales y á las demás á que fuere aplicable, estableciendo así una legislación uniforme en este ramo del servicio público, antes subordinado á ciertos principios ó reglas de especial aplicación (2).

1297.—Hay ó puede haber en dichos caminos á semejanza de las carreteras generales, portazgos, pontazgos y barcajes, para cuyo establecimiento carecen las Diputaciones de autoridad, si pretenden hacerlo por sí solas, ó prescinden de las formas señaladas por la ley para la imposición de cualesquiera arbitrios provinciales. Una instrucción particular fija los trámites que deben observarse en el arrendamiento de sus productos y las condiciones generales de estos contratos (3).

ARTÍCULO 3.º—*Vías de servicio público de tercer orden.*

1298.—Caminos vecinales.
1299.—Su importancia.

1300.—Su clasificación.
1301.—Policía.

1298.—Poco haría el Gobierno en beneficio de los pueblos, si se limitase á promover la circulación de las ideas y de los

(1) Ley de 8 de enero de 1845, art. 61.
(2) Real orden de 27 de mayo de 1846.
(3) Instrucción de 1.º de marzo de 1843.

productos entre la Corte y las capitales de provincia, y no tendiese una vasta red de comunicaciones sobre todo el reino, para enlazar de este modo las grandes ciudades con las villas y con las mas hu mildes aldeas.

1299.—Si la industria se desarrolla naturalmente en los centros de población porque há menester el auxilio de muchos fondos y brazos, la agricultura vive y crece en el campo, lejos de las autoridades que la protegen, del capital que la anima y del consumo que la dilata. Sus productos contienen de ordinario poco valor en mucho volumen, y por eso necesitan vías de comunicación fáciles y económicas para que la mayor costa del transporte no encarezca su precio al extremo de mantenerse contrabajo en la posesión de los mercados interiores, y quedar totalmente excluidos de los extranjeros.

Tal es la importancia de los caminos vecinales que transmiten la acción administrativa á los mas remotos confines del territorio nacional, así como las arterias llevan la sangre y comunican la vida á las extremidades del cuerpo humano. Las carreteras generales y provinciales por sí solas, son troncos sin ramas, y de consiguiente sin flores ni frutos.

Los caminos vecinales completan, pues, el sistema de comunicaciones necesario á cada estado, perteneciendo á esta categoría toda vía pública no comprendida en alguna de las dos clases anteriores.

1300.—Llámanse en lenguaje oficial vías de servicio público de tercer orden, y su construcción, conservación y mejora fué desde tiempos antiguos un deber de las justicias y Concejos dentro de sus respectivos términos (1); luego una carga exclusiva del pueblo ó pueblos inmediatamente interesados; y por último una obligación del Gobierno, porque estos caminos forman parte del plan general de carreteras; si bien pueden los pueblos contribuir con fondos ó prestaciones equivalentes por vía de auxilio, y entonces disfrutan de los

(1) Ley 2, tit. xxxv, lib. vii, Nov. Recop.

mismos favores que las provincias que votan recursos ó arbitrios para la ejecucion de las vias de segundo orden (1).

1301.—Los mismos medios de conservacion y las mismas reglas de policia concernientes á las carreteras generales, son aplicables con leves diferencias á los caminos vecinales y á sus obras contiguas (2).

Las vias de servicio público de tercer orden están bajo la autoridad y vigilancia directa de los gobernadores de provincia y al cuidado inmediato de los alcaldes, como delegados de aquella autoridad en los pueblos.

Las contravenciones á los reglamentos de policia de los caminos vecinales son corregidas por los alcaldes de los pueblos á que la via pertenece, ó por las autoridades á quienes las leyes concedieren esta potestad (3).

CAPITULO VII.

De las obras públicas.

ARTÍCULO 1.º—Obras públicas en general.

- | | |
|---|---|
| 1302.—¿Qué obras se llaman públicas? | 1307.—Adjudicacion. |
| 1303.—Su clasificacion. | 1308.—Reconocimiento facultativo. |
| 1304.—Sistemas de construccion. | 1309.—Método de contratas. |
| 1305.—Empresa. | 1310.—De administracion. |
| 1306.—Reglas para solicitar la concesion de una obra pública en favor de una compañía ó particular. | 1311.—De empréstitos. |
| | 1312.—Oposicion de tercero á las obras en vía de ejecucion. |
| | 1313.—Intervencion de los ingenieros de caminos. |

1302.—Llámanse obras públicas todas las de utilidad común que la administracion ejecuta por sí misma, en cuya categoria se comprenden los caminos, los canales de navegacion, de riego y desagüe, los puertos de mar, los faros y el deseca-

(1) Ley de 22 de julio de 1837, art. 23.

(2) Reglamento de 8 de abril de 1848, arts. 139 y 199.

(3) Real decreto de 7 de abril de 1848, art. 15.

miento de lagunas y terrenos pantanosos en que se interesen uno ó mas pueblos, la navegacion de los rios y otras cualesquiera construcciones relativas á satisfacer objetos de necesidad ó conveniencia general (1).

1303.—Dividense en obras del estado, provinciales y municipales segun el linaje de necesidades que satisfacen y la procedencia de los fondos con que se ejecutan. Las obras del estado ó aquellas que tienen un carácter nacional, se construyen con fondos del tesoro público bajo la inmediata inspeccion y vigilancia del Gobierno ó sus delegados. Las provinciales y municipales llevan el sello del interés local, se ejecutan con los arbitrios ó recursos de cada provincia ó pueblo, y están al inmediato cuidado de sus respectivas autoridades administrativas y bajo la direccion del ingeniero del distrito.

1304.—Toda obra pública puede realizarse por empresa ó por la administracion. En las obras por empresa la administracion contrata con particulares su ejecucion, cediéndoles los productos ó rendimientos de las mismas por un plazo mas ó menos largo; y cuando no fueren suficientes, estipulando otras condiciones en compensacion de la industria de los empresarios y del capital que adelanten, lo cual constituye á lo sucesivo un privilegio á su favor por tiempo determinado.

1305.—La concesion de una obra pública á cualquiera empresa implica la delegacion á favor de un particular de una facultad propia de la administracion: le confia la satisfaccion de una necesidad común y el desempeño de un servicio administrativo, por lo cual es justo que el Gobierno vele sobre el cumplimiento del contrato é imponga su ley al concesionario.

La vigilancia de la autoridad no cesa al concluir las obras que una empresa administra, porque es un deber del Gobierno procurar su conservacion, obligando al empresario á ejecutar las reparaciones convenientes, y precaviendo los abusos en el ejercicio de los derechos que legítimamente le per-

(1) Instruccion de 10 de octubre de 1843, art. 1.