

de 30 de junio último; habiendo sido admitidos en este distrito y evacuado el informe y remitido al Ilmo. Sr. Director general para su aprobacion. Los señores arriba citados continúan practicando los estudios de la seccion entre Montblanch y Lérida, en los cuales se despliega grande actividad para terminarlos y presentarlos á la aprobacion superior en tiempo hábil.

También se han hecho los trabajos de campo y se redactan actualmente los de gabinete de la línea férrea desde Castellón de la Plana á Reus por Tortosa, acerca de la cual se halla autorizado el señor D. José Campo, vecino de Valencia.

La línea de hierro entre Tarragona y Barcelona, cuyos estudios se hallan aprobados y hecha la concesion á D. Magin Grau y Figueras, no se ha empezado á construir todavía apesar de haberse exigido el 5 por ciento á los accionistas.

En la única línea de hierro (la de Reus á Tarragona) que se halla en explotacion en este distrito se nota un movimiento ascendente en el tráfico de viajeros y mercancías, esperando fundadamente que en la buena estación de verano será mayor el número de viajeros.

BIBLIOGRAFIA.

MEMORIA sobre el estado de las obras públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Direccion general de obras públicas. — Madrid. — Imprenta nacional. — 1856.

I.

En cumplimiento de lo prevenido por la ley de presupuestos de 1855, escribió el Sr. D. Cipriano Segundo Montesino, entonces director general de obras públicas, la memoria de que vamos á ocuparnos, y cuya impresion no ha podido terminarse hasta el día por diversas circunstancias, á pesar de que la memoria estaba concluida y se presentó al Sr. Ministro de Fomento en junio de 1856.

Es la memoria un libro notable por varios conceptos, y que merece un exámen detenido. Han visto la luz en él por primera vez muchos datos preciosísimos apenas conocidos, y no pocos completamente ignorados, que permiten formar una idea bastante exacta de las vicisitudes de nuestras obras públicas en las pasadas épocas, así como de su estado presente.

Para juzgar con acierto el trabajo del Sr. Montesino deben tenerse muy en cuenta el objeto que con él se ha propuesto y las circunstancias en que se ha llevado á cabo, y nada mejor para formarse idea del primero y de las segundas que las palabras del mismo Sr. Montesino, al dirigir la memoria al Ministro de Fomento.

«Al poner en manos de V. E. la adjunta memoria, relativa al estado de las obras públicas de España puestas á cargo de esta direccion general, séame permitido solicitar el correspondiente permiso para darla á la prensa y publicarla.»

«Muéveme á ello el deseo de que se conozca por todos el progreso sucesivo que ha tenido este interesante ramo de la Administracion; cual fué su

pasado, cual es su presente y lo que puede ser su porvenir.»

«No pretendo presentar un trabajo acabado, pues prescindiendo de mi mayor ó menor suficiencia, son tantas las ocupaciones que me rodean, que la materialidad del tiempo me falta para meditarlo y ordenarlo como corresponde y fuera conveniente.»

«Con este fin y como quien sienta la primera piedra del edificio, me ha parecido lo mas oportuno reunir todos los datos posibles relativos á las obras públicas, acompañándolos de un resumen de su historia; tal es el objeto de mi trabajo.»

«Al mismo tiempo y para que en adelante y al finalizar cada año sea fácil á la Direccion dar cuenta exacta de todas sus operaciones, así como de las vicisitudes y adelantos de las obras, he creído deber establecer en uno de sus negociados una seccion de estadística á donde afluyan de todos los demas cuantas noticias puedan ser necesarias al efecto.»

Los párrafos que preceden dan una idea de las condiciones en que ha sido escrita la memoria, y explicando los defectos de que adolece con la indicacion de las dificultades que para un trabajo de ese género se presentaban, realzan el mérito de quien ha sabido vencerlas, sino de una manera del todo completa, tal á lo menos, que permite que se puedan vencer completamente en lo sucesivo.

Conocido es el desórden que desgraciadamente y á causa de los trastornos políticos y de la inestabilidad de los empleados, hay en casi todos los ramos administrativos de nuestro país. Ha faltado en ellos una idea y direccion constante, que les diese unidad duradera y fecunda. Ocupados con frecuencia los mas altos puestos administrativos por hombres que carecian de conocimientos especiales, y que se veian rodeados de inferiores no mas ilustrados generalmente, pocas veces se han visto las altas dependencias de la administracion dirigidas con actividad y acierto. Aun esas pocas veces, un cambio político ha solido venir á dar al traste con los proyectos mejor concebidos y acaso empezados á realizar, mudando el personal de las oficinas desde los ministros hasta los porteros, y obligando á empezar de nuevo lo que quizás con un poco mas de espacio pudiera haber llegado á una terminacion feliz. Este mal, que no achacaremos á ningún hombre como á ningún partido, porque es hijo de las circunstancias, pero que no por eso debe lamentarse menos, ha impedido que nuestra administracion se regularice y entre en una senda ordenada y fecunda, dando los frutos que de ella debieran esperarse. A una clase de ideas sucedia la opuesta; á unos funcionarios otros funcionarios; á un plan otro plan; á un arreglo otro arreglo, y el órden por todos apetecido, buscado por todos con afán y buena fe, apenas empezaba á tomar cuerpo, desaparecia con la administracion que trataba de constituirlo, para volver á empezarse el trabajo y á desaparecer de nuevo á poco el resultado.

Pero si para todo es malo la inestabilidad y el desórden que es su inevitable consecuencia, para nada es peor que para los trabajos estadísticos. Este es el motivo de que á pesar de existir en todas las dependencias del Estado datos numero-

sisimos, muy poco, casi nada haya podido hasta el día publicarse. Lastimosamente hacinados unas veces; otras esparcidos sin concierto en cada una de las mesas y estantes de las oficinas, solo han servido para cansar á los que los daban, y cuanto mayor iba siendo su número, mas crecia la dificultad de introducir la luz en semejante caos, hasta el punto de que con frecuencia se creyera preferible prescindir de lo adquirido y pedir los datos de nuevo.

Estas verdades que sabe todo el que haya vivido siquiera sea por poco tiempo en nuestras oficinas, acaso son mas que á ninguna otra aplicables á la Direccion general de obras públicas, por la misma naturaleza de los servicios que le estan confiados. Pregúntese á los ingenieros cuantas veces han medido las carreteras, cuantas veces han dado noticias sobre la historia, importancia, dimensiones y gastos de las obras que estan á su cuidado; pregúntesele cuantos estados remiten periódicamente sobre cada uno de estos particulares, y se verá comprobado lo que decimos. ¿Qué se ha hecho de esas noticias, cuya adquisicion ha costado tanta fatiga á los ingenieros? ¿Dónde estan esas resmas de papel que han escrito? A la direccion general iban y siguen yendo todas; allí se conservaban sin duda, pero perdida en épocas anteriores la oportunidad para utilizarlas, hacinadas ó archivadas sin método, bien podian considerarse como papel viejo, y como una obra de romanos el deducir de ellas algo que fuese provechoso.

Tal es sin embargo la obra que emprendió el Sr. Montesino, y si se atiende á lo que llevamos dicho, lo que ha hecho, aun cuando hubiera sido mil veces menos de lo que es, todavia seria mucho.

Encargóse el Sr. Montesino de la direccion inmediatamente despues que ocurrieron los acontecimientos políticos de 1854. Aunque no sea el Ministerio de Fomento de los que mas radical modificacion tuvieron en su personal, fué sin embargo esta bastante estensa, especialmente en la direccion general de Obras públicas donde solo quedó uno de los anteriores jefes de negociado, el del personal y portazgos. En los demas entraron nuevos empleados, y por mucha que fuera su ilustracion y sus conocimientos especiales, necesitaban empezar enterándose del estado presente de los negocios para continuarlos sin interrupcion, y no podian volver atras la vista sino en cortisimos momentos.

Otra dificultad importante presentaba la organizacion defectuosa de la Direccion: Los datos estadísticos se recibian y guardaban en cada uno de los negociados de que dependia el servicio á que correspondian, y aun cuando en ellos hubieran podido estar metódicamente ordenados, no hubiese sido fácil su comparacion y agrupamiento, porque no pudiendo tener todos los jefes de negociado ideas exactamente conformes sobre este punto, habia de faltar la necesaria uniformidad. Este inconveniente está evitado para lo sucesivo con la creacion de la seccion especial de estadística, debida al señor Montesino, pero cuando se hizo la memoria esta seccion no existia, y á esto es debida tambien alguna falta de uniformidad en la presentacion de los datos, segun tendremos ocasion de ver mas adelante.

Fácil es formarse idea con semejantes condiciones, de los obstáculos que habia que vencer pa-

ra la publicacion de una memoria como la que deseaban las Cortes, y sobre todo, como la que ha hecho el Sr. Montesino, que no se ha limitado á las prevenciones que aquellas hicieron, sino que teniendo en cuenta que nada hasta entonces se habia publicado, ha querido fijar por decirlo así, un punto de partida, desde el cual se pudiese ya seguir sin embarazo una senda fácil. El plan era vastísimo, quizá demasiado vasto para el poco tiempo de que se podia disponer, y si no puede decirse que el Sr. Montesino lo ha llevado á cabo de una manera perfecta, cosa imposible, ha hecho lo bastante para merecer el aprecio público y probar su celo y su inteligencia en el desempeño del difícilísimo cargo que el Gobierno le habia encomendado.

Las observaciones que preceden eran indispensables para poder apreciar con acierto el libro del Sr. Montesino. No teniéndolas en cuenta es imposible conocer lo que vale, y puesto que en nuestro exámen hemos de hacernos cargo de sus defectos con la imparcialidad propia de la REVISTA, debiamos llamar la atencion sobre sus dificultades, á que son, casi en su totalidad, debidos. Para juzgar de si el camino andado es poco ó mucho, hay que mirar al punto de partida al mismo tiempo que al de llegada. Ya conocemos el primero. Vámonos á ver ahora el segundo.

II.

Compónese la memoria de una introduccion y siete capitulos, dedicados respectivamente á los caminos ordinarios, ferro-carriles, aprovechamiento de aguas, puertos, faros, boyas y valizas, telégrafos y organizacion general de las obras públicas, seguidos de un considerable número de apéndices, donde se presentan reunidos los datos estadísticos y varios documentos notables y del mayor interes para el conocimiento de la historia y de la administracion de nuestras obras públicas. La memoria lleva ademas un apéndice con numerosos estados en que se da cuenta de los progresos y vicisitudes de las obras durante el año 1856, que ha sido necesario añadir, por el retraso experimentado en la impresion de la memoria, que comprende hasta fin de 1855. Lleva por último dos cartas, una con las lineas de ferro-carriles y los faros y canales, y la otra con las carreteras y lineas telegráficas. (a)

La division de la memoria y la clasificacion que en ella se hace de las obras públicas es acertada, y presenta con claridad los principales grupos que dependen de la Direccion general.

Dedicase el primer capitulo á los caminos ordinarios, ramo primordial, como dice muy bien el Sr. Montesino y cuya historia se viene confundiendo con la de las obras públicas, como que ha sido por mucho tiempo el único que tenia á su cargo la llamada Direccion general de caminos. Considera el Sr. Montesino varias épocas, empezando la primera en 1749, año en que se llevó á cabo en España la primera carretera propiamente dicha. Hasta ese año, en efecto, solo se encuentran en nuestra legislacion algunas disposiciones aisladas, como las de las Partidas que imponen al Rey la obligacion de *mandar labrar los puentes e las calzadas e allanar los malos pasos*, encargándose su conser-

(a) Esta no se ha acabado de grabar todavia.

vacación á *hombres señalados y entendidos en estas cosas*; y previniendo que cada concejo en su término *adobase los carriles y caminos*; pero los caminos no fueron otra cosa que sendas de ancho desigual, sin parte firme ni regularidad en los trazados. De 1749 puede pues decirse que data la historia de nuestras carreteras. Las otras épocas que considera el Sr. Montesino son: de 1749 á 1799 año de la creación del cuerpo de ingenieros de caminos y de la reunión de todos los caminos y canales, que habían dependido de autoridades diferentes, en una sola dirección general; de 1799 á 1814, en que se suprimió el cuerpo de ingenieros, volviendo al sistema antiguo con la reunión de los caminos á la administración de Correos y Postas; de 1814 á 1854, año en que empezó la verdadera era moderna de progreso para nuestras obras públicas y de 1854 á 1856, que es la época en que mayores adelantos se han hecho, tanto en la material ejecución como en el orden administrativo de las obras y á que, como es natural, dedica mayor atención el Sr. Montesino, que entra respecto de ella en minuciosos detalles, juzgándola con acierto, y refiriendo estensamente lo que es debido á los 18 meses transcurridos desde julio de 1854 á fin de 1855 en que estuvo encargado de la Dirección.

Tarea interminable sería el seguir aquí punto por punto al Sr. Montesino; ni es propio de un artículo bibliográfico el descender á minuciosos detalles, ó examinar todas las medidas que en las diferentes épocas que el autor considera se han adoptado en este ramo, pero no debemos dejar de trasladar aquí los hechos que en su resumen histórico presenta el Sr. Montesino.

Desde 1749 á 1799 se ejecutaron solo unas 300 leguas de carreteras, que apenas hacen 6 por año, muy defectuosas y ademas escesivamente caras. Aunque no hay datos exactos se presume que no se gastarían en ellas menos de 250 millones de reales.

Desde 1799 á 1814, ó mejor dicho hasta 1808 se hicieron próximamente 50 leguas por año (373 en total), ademas de varias reparaciones en las antiguas, con mucho menos coste, como que en todo se gastaron 170 á 180 millones de reales.

Desde 1814 á 1834, ó en 20 años, solo se hicieron unas 146 leguas de caminos, invirtiéndose próximamente en ellas y en reparaciones 144 millones de reales.

Desde principios de 1834 á enero de 1856 se han hecho 860 leguas de caminos, 240 generales, 250 mistas y 370 provinciales, estando en construcción unas 500 leguas, concluidos los proyectos de otras 500, y en estudio mas ó menos adelantado 600 leguas mas. El Estado ha invertido unos 580 millones en esa clase de obras; de los cuales la mayor parte corresponde á los años posteriores á la guerra civil. Durante esta sin embargo, se gastaron 8 á 9 millones por año, esto es, algo mas que en la época de 1814 á 1834 que tuvo largos periodos de tranquilidad.

El progreso es visible en los números anteriores, y los 18 meses que corresponden á la administración del Sr. Montesino son por cierto de los mas activos, como lo prueban las sumas dedicadas en ellos á esta clase de atenciones, sobre todo á la reparacion de las líneas, que le ha merecido una atención especial.

Ocupase luego el Sr. Montesino en este primer capítulo de los portazgos. Reseña tambien su historia y el estado en que se encuentran, discutiendo largamente sobre su conveniencia y sobre la posibilidad de sustituir los rendimientos que al Estado procuran con otra contribucion sobre el tráfico. Sin desconocer la fuerza de las observaciones que en favor de estos establecimientos presenta el Sr. Montesino, somos sin embargo de la opinion de los adversarios de los portazgos, contra los que, tales como en el dia existen en nuestro pais, pueden presentarse razones no menos poderosas que las alegadas en su favor. No es oportuna ocasion esta, sin embargo, para debatir este punto, y el hacerlo nos llevaria muy lejos de nuestro actual propósito.

Continúa el Sr. Montesino el capítulo de las carreteras, con un paralelo entre las de España y las de otras naciones, donde da muy curiosas noticias sobre la organización de este ramo en Inglaterra y Francia, y lo termina con el examen de los obstáculos generales que se oponen al desarrollo de nuestras carreteras y las medidas que con urgencia conviene adoptar. Esta última parte es importantísima y estamos completamente de acuerdo en ella, salvo algun ligero detalle, con el señor Montesino, que da pruebas de conocer perfectamente el ramo que tuvo á su cuidado.

Entre los obstáculos señala la poca atención que se ha dado siempre á la conservación de las carreteras, mal que tantas veces hemos deplorado en la Revista; la mania de emprender muchas obras á la vez, á que han contribuido frecuentemente las influencias políticas; la centralización escensiva, que entorpece la marcha de la cabeza, dejando sin vida los miembros; las condiciones de nuestro clima, que exigen una conservación mas constante y costosa que en otros paises, etc. Combate tambien aquí el Sr. Montesino, considerándolo con razon como perjudicial el sistema vigente de juntas económicas, que sin utilidad alguna para la administración ha aumentado tanto el trabajo de los ingenieros, y recomienda la adopción de un nuevo sistema de contabilidad, y la frecuencia de las visitas de inspección á los distritos.

Para completar la idea que ligeramente estamos dando de esta primera parte de la memoria, solo nos falta ocuparnos de los apéndices que á ella corresponden y son desde el 2.º hasta el 31 inclusive para los portazgos y desde el 32 hasta el 44 para las carreteras.

En los de portazgos se incluye el arancel tipo, ó correspondiente á una legua, aprobado en 1831 y que no hemos visto publicado hasta ahora; las notas para la exacción de derechos y las exenciones; algunas disposiciones, por decirlo así fundamentales, como la ley de 1842, la Instrucción de 1849, el pliego de condiciones para los arriendos de 1854, etc., y una discusión habida en las Cortes sobre portazgos. (Apéndices hasta el 8.º inclusive). Van luego (9. al 29) estados parciales por carreteras de los productos, gastos, personal, etc., de los portazgos en los años desde 1845 á 1854 inclusive, terminando con dos estados generales, uno que comprende desde 1840 á 1844 y el otro desde 1845 á 1854. En ellos se vé que los rendimientos líquidos que en 1840 eran solo de 6.363,920 reales vellón y en 1844 de 7.913,339, llegaron en

1855 á 12.988,547 rs. vn ; aumento debido al mayor número de portazgos por la apertura de nuevas carreteras, al mismo tiempo que al mayor desarrollo que en las construidas antes de 1844 ha adquirido el tráfico. En 1854 bajaron los rendimientos á 11.595,857 rs. por las exenciones concedidas á los granos, volviendo á elevarse en 1855 hasta 12.287,015, segun el apéndice 31 duplicado.

Estos estados se hallan dispuestos con claridad y los acompañan numerosas notas que esplican las causas que han motivado las variaciones de las partidas que comprenden.

Siguen despues los apéndices relativos á las carreteras. (Apéndices desde el 32 al 44.) Es el primero un itinerario de las generales, con espresion de su estado en 1855 que prueba hasta la evidencia el desórden que ha habido en la clasificacion de estas líneas, cuyos gastos son en su totalidad de cargo del Estado, y entre las cuales podrian señalarse muchas de tan pequeña importancia; que no se comprende, sino acudiendo á la suposicion de poderosas influencias locales, como ha podido emprenderse su construccion, mientras la de otras líneas, y lo que es todavia menos justificable, las reparaciones y conservacion de las ya entregadas al tráfico, estaban poco menos que completamente desatendidas.

A 8999,65 kilómetros (1614,67 leguas) asciende la longitud total de las carreteras generales hasta el dia clasificadas. De estos hay 6587,09 (1218,15 leguas) concluidos y 640,69 (115 leguas) en ejecucion, faltando todavia 1548,48 kilómetros (242 leguas.)

El apéndice 33 es un itinerario de las carreteras transversales, que costean á un tiempo el Estado y las provincias. Segun él hay 4066,36 kilómetros (729,9 leguas) de carreteras clasificadas, 1532,80 kilómetros (276 leguas) construidas y 1112,22 (199,8 leguas) en construccion, faltando 1010,21 kilómetros (184,5.)

Sigue á estos apéndices un estado general de carreteras en que se comprenden los resúmenes de las generales y transversales y el de las provinciales, cuyo detalle no se presenta en la misma forma que el de las anteriores. Segun el estado general hay 3956 kilómetros (710 leguas) de carreteras provinciales clasificadas; 1209 (217 leguas) construidas, 986,24 kilómetros (177 leguas) en construccion, y faltan 1760,75 (316 leguas.)

El apéndice 34 es un estado de las carreteras generales y transversales en construccion en 31 de agosto de 1855; el 35 indica las leguas concluidas de carreteras de todas clases desde 1840 hasta 1855; el 36 los trozos de carreteras, puentes, casas-portazgos y casillas de peones concluidas desde agosto de 1854 hasta enero de 1856, y los apéndices 37, 38 y 39 presentan estados de los proyectos de carreteras concluidos y en curso de ejecucion, en los cuales llama la atencion el considerable número de proyectos concluidos desde 1854, y mas todavia el número de proyectos cuyo estudio está en el dia encargado á los ingenieros.

El apéndice núm. 40 comprende una curiosa nota de las cantidades invertidas en las carreteras generales desde el año 1800 á 1854 inclusive y de las consignadas para este objeto desde 1855 hasta el dia, con espresion de las realmente invertidas; y los apéndices 40 duplicado y 41 traen los presupuestos

de carreteras para los años 1855 y 1856 y seis primeros meses de 1857, terminando los datos sobre esta clase de obras con el apéndice núm. 42 que es un estado de los créditos concedidos para obras públicas en los años 1845 á 1854 inclusive. Los dos apéndices que siguen (43 y 44) tienen por objeto hacer ver la cantidad de lluvia caída en el Norte y Sur de la divisoria entre Tajo y Duero y en la costa cantábrica, que tanto influye para dificultar el buen estado de nuestras carreteras, que tienen que luchar en España con elementos naturales de destruccion mucho mas poderosos que en otros paises.

Terminada la reseña de los documentos estadísticos que acompañan y completan el primer capítulo de la memoria del Sr. Montesino, no debemos ir mas adelante sin hacer un breve juicio de ellos. En nuestra opinion son incompletos y en su presentacion no hay todo el órden que fuera de desear, y exigiria seguramente quien no supiera como nosotros las dificultades, ya indicadas en este artículo, con que habrá tenido que luchar para formarlos el Sr. Montesino. De todos los ramos de la direccion de Obras públicas, el de carreteras es seguramente el mas complicado y difícil, á la vez que el mas antiguo, y aquel para que han debido ser por consiguiente mas poderosas las causas de desconcierto y oscuridad. No era posible que el Sr. Montesino ni nadie pudiera en pocos meses, y teniendo que atender al trabajo diario, introducir el órden y la claridad en un caos de muchísimos años. Esto esplica como no han podido reunirse muchos datos que faltan en la mayor parte de las líneas; que para las provinciales no se haya podido formar un itinerario semejante á los de las carreteras generales y transversales, y que ningun dato se presente relativo á los caminos vecinales. Tal como está, sin embargo, la parte de la memoria relativa á carreteras y los apéndices que á ella corresponden, son utilísimos y pueden bien estudiados, ser manantial de grande enseñanza. Constituyen el primer paso en la senda de la publicdad, y abrirán los ojos al pais, haciéndole ver como se han emprendido carreteras inútiles que han quedado despues, casi podriamos decir por fortuna, suspendidas ó abandonadas; como se ha descuidado por acometer nuevas obras la reparacion de las antiguas; cuan defectuosa ha sido la legislacion que ha dominado; las mejoras que ha recibido y puede recibir; el daño que ha causado la inestabilidad y el desconcierto administrativo, y empezará el pais á atribuir á sus verdaderas causas nuestro atraso, reformando sus actuales juicios y aprendiendo á elevar su vista mas allá de la mano secundaria que ejecuta, y aun de la superior que la dirige.

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

1.º de Abril. Real decreto autorizando al Ministro de Fomento para abrir una negociacion de acciones para proporcionarse una suma de 10 millones de reales con destino á las obras del Canal de Isabel II.

8 de Abril. Real órden denegando la autorizacion solicitada por D. Jaime Umbert para aprovechar las aguas del rio Ripollet, con destino á un establecimiento industrial que se proponia construir.