

Se nos ha remitido para su insercion el siguiente articulo.

OBSERVACIONES

SOBRE EL PROYECTO DE LEY PRESENTADO Á LAS CORTES POR EL GOBIERNO, CLASIFICANDO LOS CAMINOS ORDINARIOS Ó CARRETERAS.

Pocas palabras pensamos decir sobre el último proyecto de ley de carreteras. No nos proponemos examinarlo en sus detalles, que creemos de secundario interés en comparacion de la idea principal que en él domina, y que, inaceptable en principio, ha de producir males gravísimos, si para desgracia de las comunicaciones de nuestro país llega á verse realizada.

Es la base del proyecto la absorcion en el Gobierno central de toda la vida del país, en lo que á las vias de comunicacion se refiere. Una absorcion completa, el límite, el *non plus ultra* de las tendencias centralizadoras en administracion. Ya no se creen convenientes esos términos medios, que proclamaban como lo mejor los mas entusiastas partidarios de la centralizacion administrativa; se prefiere que la balanza se incline totalmente del lado de la intervencion gubernamental; que nada quede á los centros secundarios. Con el proyecto actual se llega al último extremo de la marcha emprendida desde hace algunos años, y en la que cada paso ha puesto un nuevo obstáculo, una traba mas á la accion de las provincias y de los pueblos.

¿Qué motivaba esta resolucion del Gobierno? ¿Qué razones habia para encargar al Estado la ejecucion hasta de los caminos vecinales? En el preámbulo del proyecto se indican, y por cierto que esos motivos y razones, ni nos parecen convincentes, ni se apoyan siempre en datos exactos.

Dice el Gobierno que mientras en los demas países se adelanta mucho en comunicaciones provinciales, en España se adelanta muy poco. El hecho es cierto; pero para poder sacar de él consecuencias, es preciso tener en cuenta otros hechos, que al parecer no se han estu-

diado. ¿Se ha comparado el estado de esos otros países con el nuestro? ¿Se han examinado sus respectivas legislaciones y los efectos que han producido? ¿Se ha meditado á lo menos la historia de las carreteras de nuestro país? Debemos creer que no, porque es imposible que si se hubiese hecho todo eso, se proyectara una reforma semejante.

La impotencia y la ignorancia de las provincias y de los pueblos son, segun el Gobierno, la causa del atraso de nuestras comunicaciones y el principal motivo que reclama su intervencion. Para probarlo compara los progresos que han tenido las carreteras generales con los de las provinciales y vecinales. Pero al hacer la comparacion ha olvidado algunos datos, y sobre todo ha olvidado un elemento indispensable: el tiempo en que se han hecho esos adelantos y su historia.

¿Cuando se ha empezado á trabajar en las carreteras de España con alguna actividad? Desde 1840. ¿Cuántas leguas se han hecho desde entonces? Segun los datos oficiales que tomamos de la memoria del Sr. Montesino, 254 de carreteras generales, 205 de las trasversales y 108 de las provinciales. Las segundas las costean generalmente por mitad el Estado y las provincias, de modo que dividiendo su número en dos partes y agregando cada una de estas á las generales y provinciales, puede decirse que mientras el Gobierno ha construido 356 leguas, las provincias han hecho 210. Si á este último número se agrega el de las leguas que en la misma época han construido las provincias Vascongadas y Navarra, que tambien deben entrar en cuenta, se verá que si no iguala al primero, le falta muy poco. En construccion tienen ademas las provincias en el dia mayor número de leguas que el Estado, y se ve por lo tanto que no van tan despacio como se supone, por mas que no caminen á medida de los deseos del Gobierno.

Veamos ahora si esto que se ha hecho es mucho ó poco, relativamente á nuestro estado, y sin dejarnos llevar por el afán de ponernos al nivel de Francia ó de Inglaterra; afán laudable en si mismo, pero que puede si se

Madrid 1.º de Junio de 1857.

estravía causar mayores males que la pereza y la indiferencia.

Atendiendo al actual estado económico de España; atendiendo sobre todo á lo cercano que está el punto de partida de nuestro progreso, cabe en una mediana razon que las provincias, que el Estado mismo hayan podido ni debido hacer mas de lo que han hecho? Muy buenas son las carreteras, pero no brotan de la tierra construidas; hay que costearlas, y esto hace que muchas veces sea un absurdo el emprender su ejecucion. Deben compararse los gastos con las ventajas, y si estas no compensan aquellos, empeñarse en hacer carreteras, es como empeñarse en gastar coche con pocas rentas, y apagar, como dice Franklin, el fuego de la cocina por llevar vestido de seda. Ahora bien; en la mayor parte de nuestras provincias, ¿qué elementos ha habido de tráfico hasta estos últimos tiempos? ¿Qué necesidad tenían, por lo tanto, de emprender, no uno ni dos, sino una red completa y densa de caminos, que es lo que parece desea el Gobierno? ¿Qué tiene de extraño que las provincias, que antes de gastar miran algo mas que el Gobierno, no hayan hasta ahora querido ni podido dedicar grandes sumas á este ramo?

Cuando la conveniencia de ciertas líneas empezó á sentirse para las provincias, quisieron emprenderlas, pero encontraron una legislación centralizadora, que no les dejaba atribuciones; que desde la aprobacion del mas insignificante detalle del proyecto hasta la ejecucion material de la obra, hacia intervenir al Gobierno y á sus funcionarios. El proyecto lo habia de formar un dependiente del Gobierno, habia de aprobarlo el Gobierno, lo habia de contratar el Gobierno, y ejecutarlo tambien los dependientes del Gobierno. Las funciones de la provincia para una carretera *provincial* se reducian á informar y á mirar, pero sin intervencion activa de ninguna clase. En estas condiciones ¿tiene algo de extraño que las diputaciones no hayan dado mayores muestras de celo?

Pero hay mas. Dijo el Gobierno, ya obcecado en la idea de la ineptitud y de la impotencia de las provincias: «clasifiquemos las carreteras, establezcamos una categoría que

llamaremos líneas transversales, y que costearemos á medias con las provincias.» Propúsose con esto estimular la accion provincial, pero mal podia alcanzarse tal resultado, teniéndola como la tenia atada de pies y manos. Y como debia suceder, se obtuvo un resultado enteramente contrario, porque las provincias desde entonces dirigieron la poca accion que les quedaba á conseguir que el Gobierno declarase transversales todas las líneas, y apenas vino diputado que no trajera el encargo de gestionar para que alguna de las carreteras provinciales empezadas se declarara transversal y fuera costeada en parte por el Gobierno. Obtenida la categoría de transversal, luego con un poco mas de esfuerzo no era difícil convertirla en general, y de ahí la innumerable lista de carreteras de esta clase que están en el día á cargo del Estado, y entre las que hay algunas, que con el título de vecinales de primer orden podian considerarse como sobradamente favorecidas.

Lo que precede hace ver en nuestro concepto, que si las provincias no han hecho mas hasta el día, se debe, por una parte, á que no podía irse tan de prisa como quieren algunos, y por otra á que el Gobierno no las ha dejado hacer, y hasta las ha impulsado hácia la pereza, con sus inmotivados y artificiales estímulos. Ha sucedido á nuestras provincias lo que á los agricultores franceses en estos últimos tiempos. Habian emprendido estos *sin proteccion* muchos trabajos de desagüe, cuando se le ocurrió al Gobierno francés estimularlos por medio de subvenciones. Apenas ofrecidos los auxilios, se han paralizado todos los trabajos comenzados, porque los propietarios prefieren aguardar, para hacerlos con los fondos de la comunidad, á llevarlos á cabo inmediatamente con los suyos, y lo que habia de ser un estímulo se ha convertido en un obstáculo poderoso.

En comprobacion de lo que llevamos dicho, puede citarse el ejemplo de las provincias vascongadas y de Cataluña. Las primeras, *las mas libres* en su régimen interior, han hecho mucho; Cataluña, á quien se concedió alguna libertad con la creacion de la Junta de carreteras, aunque no ha hecho tanto como aquellas

ha dejado atras á las demas provincias de España.

Estos hechos aconsejan, en nuestro concepto, una reforma opuesta precisamente á la que se propone. Si se desea que las provincias desarrollen sus comunicaciones, déjeseles mas vida; déjeseles la intervencion que en sus asuntos interiores les corresponde; abandónese el empeño de someterlas á una pauta y regla uniforme, conveniente en el orden político, pero estéril ó mas bien perniciosa en el administrativo. Para el que estudia, sin dejarse arrastrar por opiniones concebidas *á priori*; y dando la importancia que se merecen á los vulgares clamores de los ignorantes, que creen que tenemos el *deber* y la posibilidad de ponernos en dos dias al *nivel* de las naciones mas ricas y adelantadas, sin pararse á considerar como y cuando esas naciones han llegado á su situacion actual, la reforma de nuestra legislacion de obras públicas debia haberse hecho en sentido contrario, dando á las provincias, en lugar de quitarles la poquisima vida que les queda, la libertad de accion que deben tener y les corresponde segun los buenos principios administrativos y económicos.

Cuanto hemos dicho acerca de las provincias, podemos repetir respecto de los caminos de los pueblos. Estos han hecho menos todavía, y nada tiene de extraño, porque ademas de que sus facultades están poco mas ó menos tan coartadas como las de las provincias, la necesidad de los caminos vecinales no es en general muy sentida, ni debe serlo todavía en nuestro pais. Con una produccion limitada, una poblacion muy pequeña y por lo tanto poco tráfico, las sendas ó caminos que en el dia tienen los pueblos son todavía suficientes para sus necesidades, y es imposible de todo punto, sin arruinarlos, obligarles á que construyan vias perfectas y costosas. No se olvide lo ocurrido últimamente en Francia. Con doble poblacion y mas que doble riqueza á territorio igual, han tenido que abandonarse muchos miles de kilómetros de caminos vecinales que hostigados por el Gobierno habian llevado á cabo los pueblos, porque ninguna utilidad les prestaban para compensar los gastos de su

conservacion. Las mas de las veces, la impaciencia poco ilustrada ocasiona mayores daños que la apatía, y la impaciencia de los gobiernos, que todo lo juzgan desde las capitales; que reciben la impresion de los hechos, despues de haber pasado por cien tamices que los desfiguran, es la menos ilustrada de todas. Díganlo nuestras carreteras generales; véase su clasificacion, sus direcciones, su importancia relativa, lo que en ellas ha conseguido hasta el dia el Gobierno, y se verá si tiene el derecho de presentarse como modelo á las provincias, acusándolas de inhábiles y perezosas.

Dedicaremos para terminar algunos renglones á las consecuencias de la medida propuesta por el Gobierno. En nuestra opinion serán desastrosas. Se generalizará la idea de que el Gobierno debe y puede hacerlo todo, viciándose mas de lo que lo están las nociones de justicia distributiva, porque el Gobierno, aunque ofrezca una distribucion justa, por mucha que sea su imparcialidad y su buen deseo, como aquella es de todo punto imposible, no podrá menos de hacer costear á unas comarcas lo que, no ya la generalidad de la nacion, sino otras localidades han de disfrutar casi esclusivamente. Ademas se causará un lastimoso desorden en el ramo de obras públicas, efecto necesario de la centralizacion escesiva, sobre todo cuando el Gobierno carece, como en nuestro pais, de recursos de todas clases, empezando por el personal; y si antes se hacia poco y no todo con acierto, despues se hará todo de una manera deplorable. Como es imposible ademas prescindir de las influencias cuando se dispone de un gran poder, habrá provincias con muchos caminos inútiles, mientras otras no tendrán los mas necesarios. En lugar pues de obtener el progreso, sin duda alguna con buena fé, pero con tan poco acierto buscado, se dará un golpe mas á la vida provincial que ha salvado á la nacion en tantas ocasiones, se acabará de entronizar el desorden administrativo, y se malgastarán de una manera anti-económica é improductiva los pocos recursos que tiene el pais.

Tal es nuestro juicio brevemente espuesto por hoy, y que ampliaremos y estenderemos en los próximos números, si la discusion de

las Cortes nos deja tiempo para ello, sobre el famoso proyecto de clasificación, ó mejor dicho, de absorcion de las carreteras, que deseamos y esperamos ver desaprobado por el poder legislativo, en interés de los buenos principios económicos y administrativos y del progreso de nuestra patria.

REMITIDO.

FERRO-CARRIL DE LOS ALDUIDES.

La Comision de informacion reunida en Bayona para emitir su opinion acerca del camino de hierro de Bayona á España por los Alduides, ha impreso no hace mucho su informe y sin tratar por ahora de rebatir sus conclusiones, no podemos menos de manifestar al público algunos graves errores en que ha incurrido respecto de datos de mucha importancia, para que pueda juzgarse de la conducta seguida en este asunto por una comision revestida de carácter oficial y cuya opinion debiera haberse basado en la mas absoluta imparcialidad.

Supone la Comision que hay (página 40 de su informe)

Desde Bayona á Madrid por el camino del Norte.	734 kil.
Cuando solamente hay	
De Madrid á Valladolid.	239
Valladolid á Burgos.	121
Burgos al Bidasoa.	262
Bidasoa á Bayona.	54
	656

La Comision ha supuesto pues, una longitud mayor de. 78

Dice en seguida que hay
Desde Bayona á Madrid por los Alduides, Pamplona y Zaragoza. 598

 Cuando lo que hay realmente es
De Madrid hasta el empalme del camino de Zaragoza con el de Alsasua. 547
Desde el empalme á Pamplona. 168 } 620
Desde Pamplona á Bayona. 105

Diferencia de menos supuesta por la Comision. 22
 Habiéndose pues, supuesto De mas en la línea del Norte. 78
De menos en la de Zaragoza y los Alduides. 22

El error total cometido por la Comision es de. 100

Deduciéndose que en vez de resultar una ventaja de 136 kilómetros á favor de la línea de Alduides que es lo que supone la Comision, la diferencia de longitud entre ambas líneas es solo de 36 kilómetros.

El error de la Comision debé provenir de haber tomado por base de sus cálculos la longitud del camino proyectado por Bilbao, pero debe tenerse en cuenta que este camino no ha pasado de proyecto y que en la fecha de la informacion que es de 2 de marzo de 1857, no solo se hallaba desechada dicha línea, sino que se habian hecho los estudios por Alsasua, habian sido aprobados y se habia verificado la subasta á favor de la empresa que tiene la actual concesion.

La misma Comision (página 26 del informe) hace tambien suyos unos datos tomados de el *Eco de Navarra* en que se gradúa la esportacion por esta provincia para Francia en 1856 en 80 000 toneladas de mercancías, 7 000 cabezas de ganado y 109 500 viajeros. El *Eco de Navarra* se halla en su derecho al esponer los datos que crea convenientes en apoyo de sus ideas, puesto que á nadie es responsable de ellas mas que á la opinion. La Comision de informacion tiene otros deberes y otra responsabilidad, y debe comprobar la exactitud de los datos en todas las cuestiones de hecho antes de tomarlos por fundamento de sus conclusiones.

Sépase pues que la esportacion de Navarra para Francia no ha llegado en 1856 á 700 000 arrobas de mercancías ó sean 8 750 toneladas de toda clase, y que las cabezas de ganado esportadas solo han sido en número de 2 036. En cuanto á los viajeros no hay datos para comprobar el aserto de la Comision, pero todo induce á creer que habrá que disminuir su número en la misma proporcion que las mercancías y cabezas de ganado.

NOTA SOBRE LA DISTRIBUCION

DE LAS AGUAS DE BERLIN.

Las obras de distribucion ejecutadas por M. M. Fox y Crampton desde 1854 á 1856, han dotado á la ciudad de Berlin de aguas del rio Sprée, tomadas en el punto en que dicho rio entra en la poblacion.

El sistema de abastecimiento es constante, suministrándose el agua hasta los pisos superiores de las casas.

El establecimiento hidráulico está situado en la margen derecha del Sprée, estramuros de la ciudad y cerca de la puerta ó barrera Stralauer.