

te los medios de hacer posible la ejecución conservando el espíritu de lo dispuesto.

Mas las obras públicas en sus relaciones con la propiedad, la afectan, no sólo por su emplazamiento haciendo indispensable su enajenación, y privando de ella, por lo tanto, á su dueño perpétuamente, sino que durante su construcción reclaman de la misma otros servicios que por su índole, por la de la causa que los ocasiona y por la época en que tienen lugar, ni cabe sujetarlos á las mismas reglas, ni es por lo tanto dado considerarlos como enajenación de esa propiedad que la ocupación perpétua cercena, porque en este caso se ocupa sólo temporalmente, no verificándose respecto de ella la traslación de dominio.

El empeño de considerar la ley de enajenación forzosa como extensiva á este caso, y la necesidad consiguiente de aplicar sus principios á lo que por otros muy distintos debiera regirse, ha sido, á no dudarlo, una de las principales causas de los males que se lamentan y de que ellos hayan dado lugar á la reforma de la legislación vigente. Es una cosa demostrada que la ocupación temporal y aprovechamiento de materiales no puede regirse por los mismos principios que la ocupación perpétua de la propiedad privada; y como sería imposible que ambas cosas fuesen objeto de una misma ley sin que se sujetasen á unos mismos preceptos, es de todo punto indispensable otra ley para regularizar la primera, distinta de la ya formada para la segunda.

Por esto hemos redactado un proyecto de ley separado para determinar las reglas á que ha de sujetarse la ocupación temporal de la propiedad particular y aprovechamiento de materiales para la construcción de las obras públicas.

F. L.

### LAS CARRETERAS ABANDONADAS.

Han transcurrido ya tres años desde que el Gobierno abandonó 2.400 kilómetros de carreteras: este ensayo ha dado un resultado decisivo; y ha

llegado la hora de tomar una resolución también decisiva, la cual está en el ánimo de cuantos conocen este asunto. Se creyó que el Estado podía desprenderse de las carreteras paralelas á los ferrocarriles, consiguiendo una considerable economía en los gastos de la Administración central; se esperó que las diputaciones provinciales y los ayuntamientos se encargarían de los caminos que el Gobierno abandonase, y se alimentó la generosa ilusión de que así se iniciaría y se desarrollaría en los pueblos la tendencia á ocuparse de la construcción y conservación de las obras públicas, que en tan alto grado influyen en el fomento de su riqueza y de su bienestar. Por nuestra parte no hemos abrigado semejante ilusión: en el mismo año 1870, á los cuatro meses de haberse verificado el abandono, manifestábamos en el núm. 19 de la REVISTA de dicho año, nuestra desconfianza respecto á los resultados de la medida adoptada, fundados en la enseñanza de la historia de las obras públicas de España: y no por falta de convencimiento, sino por otras consideraciones, siempre atendibles, nos limitábamos á consignar que para juzgar aquella disposición esperábamos á que el tiempo nos hiciera conocer los resultados que había de producir, y que para nosotros eran de antemano conocidos.

Hoy, después de tres años de experiencia, se conocen ya los males producidos, y son sabidos los perjuicios que se causan al tráfico y á los intereses de la nación. Es cierto que de los 2.400 kilómetros de carreteras de que nos ocupamos, las diputaciones provinciales han tomado á su cargo 1.770; pero no lo es ménos que ninguna atiende á su conservación del modo debido; que muchos trozos están poco ménos que abandonados; que la conservación de otros se ha verificado con los acopios de piedra que quedaron en las carreteras el 15 de Mayo de 1870; y que en su mayor parte no se han hecho de nuevo estos acopios, sin cuyo material la conservación no existe. Además varias diputaciones provinciales se han encargado de las líneas de su territorio después de haber permanecido sin conservación ni vigilancia de ningún género durante más ó ménos tiempo, como se ha verificado con la de Madrid, la cual, cediendo á las apremiantes reclamaciones de los pueblos interesados, ha tomado á su cuidado la sección de la carretera de Madrid á Cádiz, que hacia tres años que se hallaba en el más completo abandono; con-

tribuyendo todas las circunstancias al mayor deterioro de estas vías de comunicacion.

El mayor gasto hecho por las diputaciones ha sido el del sostenimiento de peones camineros, en cuya eleccion no siempre se ha atendido por aquellas corporaciones á la aptitud y á la aplicacion; pero se han puesto á cargo de cada uno tales longitudes de carreteras, que es imposible que puedan vigilarlas, y mucho ménos atender á los trabajos de su entretenimiento: por regla general se han asignado 6 kilómetros á cada caminero, no debiendo exceder de 5; y hay una provincia en que se les han señalado 11 á cada uno. Con estos medios la conservacion es imposible; y pronto habrá de interrumpirse el tránsito por varios puntos, como ya en algunos se verifica; y dentro de pocos años, si se sigue como en los tres últimos, quedarán destruidos muchos de los trozos abandonados, perdiéndose los millones invertidos en su construccion primero, y despues en su conservacion.

Considerando en conjunto los trozos que están al cargo de las diputaciones y los que continúan completamente abandonados, aunque estos últimos han sufrido mayor destruccion, unos y otros se encuentran, salvo raras excepciones, en un estado de deterioro lamentable. En las obras de explanacion se ven por todas partes las cunetas cegadas, los paseos deteriorados ó destruidos, en los desmontes y laderas los desprendimientos de los taludes llevan las aguas de las lluvias á correr por la carretera, que degradan y destruyen. Las obras de fábrica pequeñas, unas tienen obstruidos los desagües, otras socavados los zampeados ó los apoyos, y todas han sufrido los perjuicios que origina su falta de conservacion. El afirmado en todas las carreteras se ha deteriorado; en varios trozos se ha destruido ya la segunda capa del firme; en algunos ya no se verifica el tránsito por el camino, metiéndose los carros por los campos; y respecto á otros se anuncia que las lluvias del próximo invierno cortarán el paso para toda clase de carruajes.

Pero ademas de los perjuicios ocasionados por los agentes naturales, por el tránsito y por la falta de buena conservacion, la codicia criminal de algunos se ha agregado á las causas de destruccion ya indicadas. Muchos de los edificios de portazgos y casillas de peones camineros han sido saqueadas, robando las rejas, las puertas, las ventanas, las tejas y los maderos de las cubiertas, quedando al-

gunas con sólo las paredes: se han robado guarderuedas y postes kilométricos: se ha destruido y robado el arbolado en unas líneas, y en otras lo han cortado y vendido las diputaciones provinciales: los dueños de fincas lindantes con las carreteras han agregado á sus propiedades la zona ocupada por las cunetas y paseos, que cultivan y siembran como si les perteneciera: no sólo se ha robado la piedra acopiada en los paseos de las carreteras por la Administracion, sino que se ha arrancado la de los firmes construidos, como se ha verificado en la provincia de Madrid, para venderla á los contratistas de otras líneas.

Tal es el triste cuadro de las carreteras, que hace tres años se encontraban en buen estado de viabilidad, y algunas en perfecta conservacion: estas vías abandonadas por el Gobierno, á pesar del establecimiento de los caminos de hierro, conservan un tráfico propio, independiente del que aquéllos sirven; y en algunas secciones aquel movimiento es de mucha consideracion; ademas los trozos de que se desprendió el Gobierno, forman parte de líneas generales que continúan á cargo del Estado, verificándose el acarreo en buenas condiciones en los trayectos que conserva la Direccion general de Obras públicas, lo cual no puede tener lugar por muchos de los trozos abandonados; y como ademas se presentan desgraciadamente ocasiones en las cuales por las interrupciones del servicio de las líneas férreas las carreteras que les son paralelas han de satisfacer á todas las necesidades del tráfico, del estado actual de las líneas abandonadas resultan perjuicios inmensos para los intereses públicos. En comprobacion de lo que acabamos de indicar, puede citarse el hecho de que en la actualidad, interrumpido el servicio del ferro-carril de Barcelona á Francia, todo el movimiento entre dicha ciudad y Gerona tiene lugar por la carretera de primer orden de Madrid á la Junquera, hoy abandonada, y en tan mal estado, que los carruajes en algunos puntos han de salirse del camino y dirigirse por los campos contiguos.

Pasando á tratar este asunto bajo el aspecto económico, resulta que en vista del estado actual de estas carreteras y de los datos que han de ser el fundamento de esta clase de cálculos, se debe apreciar en más de cinco millones de pesetas el coste de las reparaciones que hoy son necesarias para reponerlas en el estado que tenían cuando el Gobierno las abandonó hace tres años.

Con arreglo á los presupuestos que han regido estos últimos años, la conservacion de los 2.400 kilómetros hubiera costado poco más de un millon; por consiguiente, la órden de 7 de Abril de 1870, léjos de haber producido una economía, ocasiona un aumento de gasto de unos cuatro millones de pesetas: porque si bien el Estado ha dejado de gastar un millon, el mismo Estado ó las provincias han de invertir ahora cinco para restaurar estas vias de comunicacion, que no es posible permitir que se destruyan, ni siquiera que continúen en el estado en que hoy se hallan. La nacion que ha costado estas obras, los pueblos que están en posesion del derecho de aprovechar estas carreteras, los intereses generales del comercio que se perjudican con su estado actual, y el buen nombre y el necesario prestigio de la Administracion asi lo exigen.

Falta sólo determinar quién debe costear los gastos de estas reparaciones. Las carreteras abandonadas están enclavadas en 50 provincias; de éstas sólo 18 han tomado á su cuidado la conservacion de las líneas de su respectivo territorio; y ya se ha visto que este servicio se ha desempeñado de una manera imperfecta. Ahora bien, si 50 provincias no han querido, ó no han podido invertir un millon y medio de pesetas para conservar perfectamente estas carreteras, ó sólo un millon para mantenerlas en regular estado, ¿gastarán ahora cinco millones para restaurarlas? Es seguro que no.

Ya se ha expresado que tampoco puede permitirse que dentro de pocos años desaparezcan estos caminos; en su consecuencia sólo cabe un procedimiento. Reconózcanse lealmente los tristes resultados producidos por este ensayo; acéptense las lecciones de la experiencia, y declárese que lo único posible hoy es que las carreteras que se abandonaron el 15 de Mayo de 1870 vuelvan al Estado para que las conserve como las demas de su clase comprendidas en el plan general, lo cual por otra parte es un deber del Gobierno miéntras subsista la ley vigente de carreteras, y miéntras se rinda inteligente tributo á los sanos principios de Administracion, aun los más avanzados, dentro de las escuelas de gobierno que confian al poder del Estado las obras públicas de verdadero interes general.

El mal es grave y aumenta rápidamente; cada día que transcurre el daño es mayor y su reparacion más costosa: aplíquese, pues, el remedio sin

tardanza y de una manera radical para que sea eficaz y completo.

## PUERTOS DEL MAR CANTÁBRICO.

### PUERTO DE CASTRO-URDIALES.

(Continuacion.)

Ya se ha dicho que las obras ejecutadas modernamente en el puerto de Castro-Urdiales se han reducido al cerramiento de los boquetes ó claros de las peñas de Santa Ana. Son éstas unas rocas que en direccion al E. se destacan de la punta del castillo, que arrancando en el fondo de una misma restinga, se levantan considerablemente sobre la pleamar equinoccial formando dos peñascos aislados, de los cuales el último es el más considerable y sobre el cual está edificada la ermita que les da nombre: esta última peña está atravesada por dos minas ó pequeños túneles en la direccion N. S. próximamente: así resultan ser cuatro los llamados boquetes de Santa Ana: la peña central desde antiguo está unida con el continente y con la peña exterior por medio de bóvedas cilíndricas, sobre las cuales se halla establecido el paso desde la costa á la ermita, cuyo paso no está en una horizontal. La altura del intrados de la primera bóveda hasta el nivel de la pleamar equinoccial es de 11,60 metros; y en el segundo boquete, esta misma altura es de 13 metros.

Desde el nivel de la pleamar de equinoccio hasta el fondo de los boquetes, considerándolos desde la costa, se miden respectivamente en la línea en que se establecieron las obras de cerramiento 10,50—11,10—10,90 y 12,50 metros; las anchuras de los boquetes por el mismo órden, á la altura expresada de la pleamar, son 15,60—5,84—6,68 y 2,50 metros.

Al traves de estos canales estaban en continua comunicacion el mar exterior y el de la concha: y en los grandes temporales, las olas que venian con potente fuerza á estrellarse contra las peñas de Santa Ana, penetraban por el abocinamiento que formaban los boquetes, en cuyo tránsito adquiririan una espantosa velocidad, y desemboca-