



REVISTA DE LA SOCIEDAD ECONÓMICA SEGOVIANA DE AMIGOS DEL PAÍS.

AÑO XI. Segovia 11 de Setiembre de 1886. Núm. 10.

SUMARIO.

Memoria leída en la Sociedad *La Unión Ibero-Americana* por el Excmo. Sr. D. Mariano Cancio Villaamil, acerca de la necesidad de que se construyan por el Estado los caminos vecinales.

A continuación insertamos la Memoria leída en la Sociedad *La Unión Ibero-Americana* sobre la necesidad de que el Gobierno construya los caminos vecinales. Entraña tal importancia ese trabajo y está tan nutrido de datos y de exactas apreciaciones, que no podemos menos de recomendarle muy especialmente á los lectores de nuestra REVISTA. En él se dibujan de mano maestra los obstáculos que impiden el fomento y el desarrollo de la agricultura, madre de todas las industrias, y los fundados motivos que tienen los pueblos para ser recelosos y no pensar en materia de administración municipal, sinó en defenderse de las exacciones del fisco, cada día mayores y más insoportables, siendo esta la principal causa del abatimiento de las clases rurales.

Sin caminos vecinales, sin fáciles caminos para llevar los productos con baratura á las carreteras y ferrocarriles, no puede sostener la agricultura española la competencia con la de otros países extranjeros, que disponen de medios de transporte sumamente baratos. Así, estamos viendo, hace bastantes años, que los trigos extranjeros, principalmente de los Estados-Unidos de América, invaden nuestros puertos, vendiéndose á precios más bajos que los de Castilla. Recientemente han llegado á Santander trigos de dichos Estados, que se han vendido á 30 reales fanega, cuando los nuestros, aun dándose en el interior á 32 y 34, causan la ruina de los labradores y propietarios.

Si este estado continúa, como desgraciadamente continuará, bien pronto quedará abandonado el cultivo de los campos, cogiéndose el fruto de los errores económicos de nuestros mal llamados hacendistas. La cosecha actual es sumamente escasa, y si á esto se agrega el estancamiento del trigo, su bajísimo precio, los terribles impuestos que pesan sobre la propiedad y la gran carestía de las subsistencias,

se nos vendrá muy pronto encima una tremenda crisis, preñada de peligros y de azares.

Entre tanto, los Gobiernos que se suceden sólo piensan en aumentar los tributos y en cobrarlos bien. La ciencia de todos los Ministros de Hacienda ha estado reducida á recaudar las contribuciones con exactitud, sin cuidarse de fomentar las verdaderas fuentes de la riqueza. No debieran llamarse Ministros de Hacienda, sinó Ministros de la Recaudación, ó Ministros Recaudadores. Con cubrir el presupuesto de ingresos, por más que nunca lo consiguen, por los vicios de la administración, creen haber cumplido todos sus deberes, sin aliviar jamás la situación de los contribuyentes y sin hacer nunca economías protectoras de la producción y del cambio.

A las Ligas de contribuyentes, á las Sociedades Económicas y otras por el estilo, toca clamar y representar contra estos males, siendo indudable que algo, y aun mucho, podrían alcanzar para remediarlos, si procedieran en ese sentido con energía y sin cesar. Ancho campo tienen donde moverse, y vasto es el que les presenta con tanta maestría en el interesante documento arriba citado y cuyo contexto es el siguiente:

MEMORIA

LEIDA EN LA SOCIEDAD

LA UNIÓN IBERO-AMERICANA

por el

Excmo. Sr. D. Mariano Cancio Villaamil,

Acerca de la necesidad de que se construyan por el

Estado los caminos vecinales.

Las obras públicas son la manifestación que en el orden material caracteriza más el espíritu de progreso de cada época. Si Grecia nos deja la significación de su amor pagano en la belleza de las formas de su escultura, Roma en sus puentes y calzadas, en sus acueductos y circos, en sus termas y palacios, en sus templos y sus artes, nos demuestra, no sólo aquel deseo de dominación universal que llenaba su espíritu, sino también su

apego á los goces materiales de la vida. Aún sonreímos ante el gusto árabe, cuya combinación geométrica sorprende más cuanto más se admira, y cuyas bellezas procuraba esconder el celoso sentimiento de sus autores, en el interior de los edificios. Y ¿quién habrá que no goce ese dulce arrobaamiento místico que inspira la vista y contemplación de nuestras catedrales góticas y de nuestros monumentos bizantinos?

De tal modo imprime el hombre su espíritu en la materia á que da forma, que en algunas ocasiones el alma siente y el entendimiento se ilustra tanto ó más ante la tosca piedra labrada, que en el mejor código. Poco sabríamos del carácter de las civilizaciones antiguas, sin los monumentos de la India, del Egipto y de Méjico. ¡Que á tanto llega el arte en sus mudas manifestaciones!

Nuestra época tiene en las obras públicas y particulares de hoy, su fisonomía propia; los adelantos científicos, superiores á los conocidos en todas las pasadas civilizaciones, como no podían menos, han modificado en sentido progresivo las artes de la construcción, y por su medio, ya no se alumbran las costas con hogueras mal sostenidas y de escaso alcance, sino con reverberos destellantes, cuyos radios y círculos de luz se alcanzan y comunican entre sí establemente.

El hierro, materia no aplicable en lo antiguo á las vías de comunicación, préstanos hoy tan importante servicio, que por su medio andamos en una hora espacios que antes apenas lográbamos en uno ó más días.

El vapor surca los mares y los recorre con velocidades de veintitantas millas por hora.

Los istmos, tenidos antes por barreras infranqueables, se abren mansamente, como cansados de resistir el poderoso trabajo del hombre.

La electricidad nos pone en comunicación instantánea, y la palabra por su medio transmitida, no encuentra distancias sensibles en el círculo de nuestro planeta.

El aspecto de las poblaciones fabriles modernas, con sus altas chimeneas, sus columnas de hierro, sus hilos telegráficos, sus ferrocarriles aéreos y subterráneos, el rumor de los artefactos y el silbido de las máquinas, nos impone de la importancia del trabajo en la vida presente.

Hasta esas líneas puras, sin adornos, sin altas torres ni filigranas, casi rasantes, tristes y lúgubres de nuestras fortificaciones modernas, con sus poderosas y mecánicas armas de fuego, hablan tristemente al sentimiento del hombre reflexivo.

Pero al lado de tantos adelantos de la ciencia y del arte, ¡cuán poco progresamos en el orden moral! Al lado de las fundiciones y las forjas, que transforman la materia, al lado de la actividad industrial y fabril que enriquece á los individuos y á los pueblos, á su mismo lado, se levanta esa po-

derosa mecánica del arte de la guerra, símbolo de la fuerza, que si en ocasiones puede servir para amparar el derecho, casi siempre se emplea para destruirlo.

¡Triste destino humano condenado á la violencia desde que la criatura recibe las tiernas correcciones de la madre, hasta que el hombre cae en las terribles expiaciones de la justicia! ¡Desde la lucha individual que las pasiones excita y penan las leyes, hasta la lucha colectiva y organizada, que por injusta que sea la victoria, glorifica!

Y es que la ciencia en sus aplicaciones carece de límites, y lo mismo presta su auxilio á las artes que crean que á las que destruyen; no encontrando regulador en las leyes morales, da á nuestras sociedades modernas un carácter mecánico y material, peligroso y terrible; lleva, pues, en sí el presente siglo, los gérmenes de una profunda transformación social, cuyos términos no alcanzamos. Si hoy las ciencias exactas ayudan á desenvolver la riqueza universal, si sus aplicaciones caracterizan el espíritu de nuestra época, si son al fin una fundada esperanza de bienestar, tememos que por no guardar armonía este gigantesco progreso material presente con el estado moral de la sociedad, sean al fin perdidos en gran parte los progresos á tanta costa realizados.

Estos, sin embargo, deben perseguirse, porque universalmente iniciados, su abandono constituiría la ruina del pueblo que lo hiciera.

Las obras públicas son, por tanto, el auxiliar más poderoso de la producción y del comercio; el medio más eficaz de desenvolver en los Estados su pública prosperidad, y merecen, por consiguiente, nuestra asidua y prolija atención.

Su importancia la describe el Sr. Montesinos, admirablemente, en la excelente *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856* (1); entonces decía su ilustrado autor:

«Si los intereses materiales no tuvieran otro fin que el que su nombre al parecer indica, ya que no merecieran el anatema que contra ellos han fulminado algunos escritores, tampoco serían dignos de figurar en primera línea entre los objetos primordiales á que deben atender los gobiernos en la época presente.

«Pero no sucede así ciertamente. Si la Providencia ha dotado al hombre con una inteligencia superior, capaz de producir cuanto le es preciso para cubrir todas sus necesidades; si le ha proporcionado los medios de salvar las distancias con una ve-

locidad, que pocos años ha se habría tenido por fabulosa; si ha puesto en sus manos la chispa eléctrica para que pueda transmitir sus pensamientos con la velocidad del rayo, haciendo desaparecer el espacio y el tiempo; si le ha dado facultad para mejorar su condición material, acumulando riquezas infinitas, y si le ha permitido, en fin, adquirir un gran poderío, debido principalmente á los grandes conocimientos de épocas comparativamente modernas, dominando los elementos y utilizándolos en sus trabajos, ha sido, á no dudarlo, con el sólo objeto de que tantas y tan extraordinarias invenciones, tantas y tan considerables riquezas acumuladas, hayan de servir para mejorar la condición del mayor número, disminuyendo el de los que sufren y poco ó nada disfrutan de los bienes de la vida, de los que nacen y mueren sin que su paso por el mundo haya sido otra cosa que una lucha continua para poder siquiera existir.

«Al mejorar el bienestar social de las masas, objeto incesante de los pensadores y de los Gobiernos del día, llevan éstos por fin su emancipación y procuran instruirlos, contribuyendo al mismo tiempo á su moralización. Sólo haciendo la felicidad de la generación presente y disipando las nubes preñadas de tempestades que amenazan á las venideras, pueden llenar cumplidamente su ardua y elevada misión. Seguir otro camino, sería desconocer, en

Después añade:

«Las obras públicas, como elementos destinados á promover toda clase de intereses legítimos, tienen indudablemente un fin útil y glorioso; el de mejorar la condición física, moral é intelectual de los pueblos.

«Ellas proporcionan medios de satisfacer las primeras necesidades de los hombres reunidos en sociedad, dotando á las poblaciones de aguas potables y construyendo otros trabajos absolutamente necesarios para la salubridad general. Ellas, encauzando los ríos y refrenando su corriente, á veces furiosa, transforman un elemento de devastación y ruina, en un elemento de prosperidad, y evitando así las inundaciones, libran al género humano de grandes desgracias, poniendo á su disposición un nuevo medio de ventura.

«Ellas contribuyen poderosamente á aumentar la producción, haciendo que la agricultura, madre de todas las industrias, le sea deudora de la fertilidad de sus ardientes campos y de la mayor parte de sus grandes rendimientos; que los establecimientos fabriles de todas clases utilicen incesantemente su auxilio y le deban eminentes servicios; y que el comercio, en fin, aprovechando las vías de comunicación de todas clases, desde el modesto camino vecinal, que pone en relación los pueblos más pequeños, hasta el ferrocarril, que nos permite

(1) *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*. Madrid.—Imprenta Nacional, 1856.

recorrer en horas reinos enteros; desde el manso riachuelo que serpentea por la pradera y se sangra para regarla, hasta el río navegable, y el canal, que nos permiten trasportar con pequeño esfuerzo y escaso coste moles inmensas; y desde las obras de puertos, que facilitan seguro fondeadero y abrigo á las embarcaciones, y medios fáciles de carga y descarga, hasta los faros que las alumbran en su derrotero, mientras cubren los mares las sombras de la noche, y desde las señales ópticas, en fin, hasta los telégrafos eléctricos, que nos permiten comunicar instantáneamente con nuestros semejantes á cualquier distancia y todos tiempos, transmitiéndoles nuestras ideas y haciéndoles partícipes de nuestras necesidades, extienden por todo el globo las relaciones sociales y contribuyen al perfeccionamiento necesario del género humano.»

Y así es; en el orden material, nada contribuye tanto á establecer el bienestar social, como las obras públicas, elemento fundamental del desarrollo de la riqueza, y si ellas, por sí solas, no resuelven el problema social, ayudan poderosamente á resolverlo.

Entre nosotros, su progreso ha sido rapidísimo, en lo concerniente á las que dirige y construye el necesario complemento de las carreteras generales, sigue lo mismo que en anteriores siglos.

La iniciativa popular está muerta; los pueblos, con tal de no gastar, prescinden gustosos de todo progreso material y moral, y á condición de no ser molestados, renuncian también, y de buena voluntad, á cuantos derechos públicos les han sido concedidos. Pobres y agobiados, no tienen fe en nada, y toda su actividad la emplean en defenderse del fisco, que los abrumba.

La ignorancia, la sobriedad y la malicia, no abandonan á nuestra población rural. El que quiera caminos, que los haga; quien quiera instrucción, que la pague; nosotros vivimos como nuestros abuelos, y así como ellos salieron adelante, así saldremos nosotros; sin caminos, sin escuelas y sin derechos políticos. Los pueblos no contestan otra cosa á cuantos les hablan de alguna mejora ó progreso, cualquiera que sea.

Y esta oposición de los pueblos rurales al progreso, tiene su razón de ser, porque aparte de no haber recibido mejora alguna en los servicios locales, la gran mayoría sigue incomunicada, por carecer de los caminos vecinales, y las ventajas del desarrollo de las obras públicas no las conocen por falta de enlace con las carreteras ó los ferrocarriles.

Las contribuciones no guardan relación con los servicios útiles que el Estado les devuelve ni con las cosechas; las alteraciones físicas son tan fre-

cuentes, que no parece sinó que la atmósfera y las epidemias guardan relación en sus evoluciones con la agitación social de nuestros días. No hay, en realidad, proporción, salvo determinadas localidades, entre el aumento de la riqueza rural y el de la tributación, y esto constituye una base racional de malestar en las clases rurales.

Los propios, los baldíos y comunes han desaparecido, y empieza á notarse este vacío; los labradores pobres han visto, sin provecho alguno sensible para ellos, desaparecer esta base de alivio á sus necesidades.

Las clases rurales no distinguen de filosofía, no pueden apreciar en teoría la ventaja de los principios democráticos que informan la vida política moderna; no alcanzan más que la práctica del sistema representativo que les lleva al retirado hogar cada año ó cada dos la acción perturbadora del Gobierno, para que voten candidatos que les representen en Cortes, y á los cuales, por regla general jamás conocen.

Sus entendimientos, con no ser educados, son astutos; son recelosos é inclinados á defenderse de los que consideran ser más instruídos que ellos; así que jamás son engañados.

No se puede negar que con tales condiciones de falta de instrucción y exceso de malicia y de observación, no han de salir muy bien librados de su crítica los Gobiernos, examinados siempre bajo el único punto de vista de la utilidad que les prestan y de los daños que les causan.

Al fin, la prensa lleva hasta ellos, si no sus doctrinas, de las cuales no se ocupan, sus noticias; conocen por éstas á los hombres públicos, á quienes consideran como otros tantos enemigos de su prosperidad.

Las obras públicas, como no podía menos, han ofrecido en su contratación y desarrollo medios de fortuna; una parte de nuestra aristocracia moderna debe su riqueza y su nobleza á las sumas obtenidas en estos servicios, y la población rural toma buena cuenta de ellos.

Tan difícil es, por tanto, hacerla creer en la participación de las mejoras, atendiendo á que sus beneficios á todos alcanzan, como en el desinterés de los hombres ilustrados que intentan convencerles. Los pueblos no ven esto; sólo ven á los que, con más ó menos trabajo, con más ó menos ingenio, con más ó menos fortuna, se han enriquecido; para éstos, dicen, son las obras públicas.

Tal disposición de ánimo constituye una dificultad inmensa para sacar á los pueblos de su inercia y abandono, haciéndoles contribuir al progreso social con otros medios que los que el Estado adquiere por medio de las contribuciones.

Para muchos de ellos, los más pobres, el médico es una carga, el maestro un estorbo, el párroco un impertinente; un curandero en casos graves, un

mal cirujano en los usuales y corrientes, basta para atender á su salud: si algún vecino desea enseñar á su hijo, que lo pague; si algunas mujeres necesitan oír misa, que la paguen. ¡Por qué, dicen, hemos de gastar todos lo que sólo aprovecha á unos pocos! Si después de estos pobres ideales consiguen tener un secretario hábil que los guíe en la defensa contra la investigación de la Hacienda, y conjure las intrigas electorales, es cuanto desean alcanzar, como perfección de una administración municipal.

Por tanto, no hay que contar con este elemento tan importante de la administración pública; hay, por el contrario, y aun cuando sólo sea temporalmente, que prescindir de él para el progreso del país.

Hablando después del desarrollo de las obras públicas, dice el mismo Montesinos:

“Digno es de notarse seguramente que el verdadero origen y progreso de las vías de comunicación en casi todas las naciones de Europa, es simultáneo, y data, con corta diferencia, de mediados del siglo XVIII. En Francia se da el primer impulso vigoroso, en 1725; en España es Fernando VI el que inaugura esta época, en 1749; en Inglaterra es lord Chatam, en 1756. Pero desde esta época hasta el presente (1856), ¡cuán grande es la diferencia entre los pueblos, en este particular, y sobre todo entre España y las dos naciones citadas!”

El desarrollo de las carreteras y demás obras públicas, pertenece á la época presente.

En 1748 no teníamos legua alguna de carretera.

En 1749 se concluyeron 12 leguas de Reinosa á Santander, y habilitaron 6, en diversos trozos del paso de Guadarrama.

En 1761 se determinaron unas 30 leguas en Navarra y Provincias Vascongadas; es el segundo del reinado de Carlos III.

En 1800 ya existían 139.

En 1808 suben á 506 concluidas y 200 habilitadas.

En 1834 contamos 670 concluidas y 182 habilitadas.

En fin de 1868, último año del reinado de Doña Isabel II, existían terminados 6.873 kilómetros de carretera de primer orden, 6.104 de segundo, 4.525 de tercero; total, 17.502, y en construcción 2.910.

Durante el mismo reinado se empezaron los ferrocarriles, y desde 1845, en que se hizo la primera concesión, hasta fin de 1868, se construyeron 5.431 kilómetros y había en construcción 1.619.

Entonces, el presupuesto de sus obras ascendía á 6,092.478.241 reales; la subvención que abonaba el Estado era de 2.030.326.030 reales, de la cual llevaban recibidas las Compañías 1.410.311.710.

El excelente y completo alumbrado de nuestras costas y puertos, tuvo casi su terminación en esta época, así como también se desarrollaron importantes obras en nuestros puertos, se mejoraron las de riego del canal de Aragón, se terminaron las del de Urgel, con el mismo objeto, y corona este magnífico y casi fabuloso desarrollo de las obras públicas, el importante canal que abastece á Madrid con las aguas del río Lozoya.

El Reinado de Doña Isabel II ocupará siempre en la historia patria un lugar distinguido, por el progreso de las obras públicas. Le ocupará también como punto de partida del sistema representativo; y al lado de estos timbres de gloria, anotará como negro lunar ó borrón, la decadencia moral de nuestros hombres públicos, la relajación de las costumbres políticas y la prostitución del sistema parlamentario, y cuando el historiador se ocupe de los últimos momentos del reinado, será inflexible con los que, sacrificando á una augusta personalidad que ellos mismos educaron, llevaron la nación á nuevas aventuras, renovando sangrientas guerras civiles, con el solo objeto y fin de satisfacer mejor sus groseras necesidades de fortuna, único resultado práctico que hasta ahora pudo observarse en el curso de los sucesos, y á cuya causa debemos la desorganización de la política, y el retraso de la administración, que tantos perjuicios nos causa.

Quince años después de 1800, en 1805, las carreteras contaban con 6.420 kilómetros más, puesto que existían en esta fecha 23.922 concluidos y 4.586 en construcción.

Los ferrocarriles alcanzaban en la misma fecha un desarrollo de 8.241 kilómetros, cuyo coste ascendía á 2.478.558.028 pesetas, de cuya suma pagó el Estado por subvención 604.033.773.

Faltan aún para terminar el plan general de carreteras vigentes, 165 kilómetros de las de primer orden, 2.442 de las de segundo y 21.552 de las de tercero.

Es decir, que podemos considerar casi terminado el sistema radial ó sea de comunicación del centro á los extremos, que sirve principalmente á los grandes centros de población, y no falta casi también en totalidad el transversal que ha de poner en comunicación á la población rural con las líneas generales, y he aquí el objeto de este trabajo ó conferencia.

Resulta, por tanto, que después del progreso excepcional y rapidísimo de las obras públicas, aún distamos mucho de haber elevado al grado que necesitamos el servicio de comunicaciones.

Y es que, encomendadas éstas al celo y á la iniciativa de la administración provincial y municipal, es difícil, tal vez imposible, que las provincias

y menos aún los pueblos, acometan tan necesario y perentorio servicio.

Los profundos defectos de su administración, perturbada hoy cual nunca, por la desordenada acción política; el elevado tipo de las contribuciones que exige el Estado, dejando á los pueblos sin fuerzas ni medios de imponer recargos suficientes á cubrir servicios concejiles; la exagerada desamortización de los bienes de propios y comunes que tanto han desamparado á los labradores pobres y jornaleros de cada localidad; la falta de instrucción y sobra de preocupaciones, que hoy, como siempre, enerva el espíritu de nuestra población rural, todo influye para que los caminos locales sigan sin pasar de la humilde categoría de veredas y los transportes continúen haciéndose á lomo.

Es más; en las condiciones en que se ha colocado la hacienda municipal, no es de esperar que los Ayuntamientos rurales hagan por sí un sólo kilómetro de carretera.

Conviénese, por otra parte, en que la riqueza de las naciones procede principalmente de la tierra; los frutos de la agricultura, que son los más importantes, se estancan y localizan cuando no tienen facilidad para su conducción. Los sobrantes de una localidad no satisfacen la escasez de otra, sin un sobreprecio ruinoso por razón de transporte, y las mismas líneas generales dejan de prestar todo el servicio que, como otros afluentes, han de aumentar la corriente del tráfico y la circulación.

Deja, pues, de cumplirse el objeto principal de estas mejoras, y los cuantiosos recursos empleados hasta ahora no prestan á nuestra agricultura el servicio que debieran.

Ya Jovellanos, en su *Ley agraria* (1), daba justa importancia á las comunicaciones, como medio indispensable de favorecer el cultivo; entonces aquel ilustre sabio condenaba el orden que ha prevalecido para el desarrollo de las obras públicas, y decía:

“Con esto queda suficientemente demostrada la necesidad de mejorar los caminos interiores de nuestras provincias, los exteriores que comunican de unas á otras, y los generales que cruzan desde el centro á los extremos y fronteras del reino y á los puertos de mar, por donde se pueden extraer nuestros frutos, necesidad que ha sido siempre más confesada que atendida entre nosotros.

„Parece asimismo que tratando de caminos se

debe más atención á los interiores de cada provincia, que no á sus comunicaciones exteriores, porque dirigiéndose éstas á facilitar la exportación de los sobrantes del consumo interior de cada una, primero es establecer aquéllas, sin las cuales no puede haber tales sobrantes, que no las que les suponen.

„También nosotros olvidamos esta máxima, cuando en el anterior reinado y á consecuencia del Real decreto de 10 de Junio de 1761, emprendimos con mucho celo el mejoramiento de los caminos. El orden señalado entonces, fué construir primero los que van desde la Corte á los extremos; después los que van de provincia á provincia, y al fin los interiores de cada una; pero no se consideró que la necesidad y una utilidad más recomendable y segura, indicaban otro orden enteramente inverso, que era primero restablecer el cultivo interior de cada provincia y por consiguiente de todo el reino, que pensar en los medios de su mayor prosperidad, y que serían inútiles estas grandes comunicaciones mientras tanto que los infelices colonos no pudieran penetrar de pueblo á pueblo, ni de mercado á mercado, sino á costa de apurar su paciencia y las fuerzas de sus ganados, ó al riesgo de perder en un atolladero el fruto de su sudor y la esperanza de su subsistencia.”

Jovellanos había adivinado el orden de clasificación y hasta el orden de los gastos con que en nuestros días se desarrolló este importantísimo servicio. Deslindaba entonces las mejoras que tocaban al reino, las que correspondían á las provincias y á los concejos, ni más ni menos que hoy están clasificadas; y refiriéndose á los concejos, ó sea á los caminos vecinales y de tercer orden, decía:

“Las que fueren de esta última clase, deberán costearse por los individuos del mismo territorio, esto es, del distrito ó jurisdicción á que pertenecieren; podrán y deberán correr á cargo de sus ayuntamientos y costearse de los propios de cada concejo, de algún arbitrio establecido ó que se estableciere; ó en fin, por repartimiento hecho entre sus moradores, con la generalidad, la igualdad y la proporción que quedan ya advertidas.”

Como se ve, Jovellanos daba una importancia capital á la comunicación interior, y al señalar los recursos para obras, se refería á los que entonces existían y hoy han desaparecido; razón tenía cuando consideraba que las líneas generales son como los ríos sin afluentes, que apenas tienen objeto.

(1) *Biblioteca de Autores españoles*, tomo quinquagésimo. *Obras de D. Gaspar Melchor de Jovellanos*, tomo segundo. Madrid.—Bivadeneira, 1859.

Si después contemplamos el interior del país, incomunicado y alterados los precios de los artículos de consumo, porque los pueblos comunicados los

obtienen más ventajosos que los otros, hasta el punto de encontrarse algunos más baratos en las capitales que en los campos, se convendrá en la urgencia de ir armonizando los intereses todos en la forma más rápida posible, puesto que, si todos por igual concurren con sus recursos á levantar las cargas del Estado, todos también y en la medida posible, deben disfrutar de los beneficios de los servicios públicos.

La situación de los pueblos sin caminos, la describe admirablemente D. Fermín Caballero, en su excelente libro *Fomento de la población rural* (1). Dice hablando de los malos caminos:

“Otro obstáculo y no pequeño es la dificultad de las comunicaciones, ya por lo desigual y quebrado del terreno, ya por los fangales, atolladeros y tremedales, ya porque interceptan el paso ríos sin puentes y arroyos torrentosos. Interin haya comarcas que carezcan de lo más preciso, ó no puedan exportar los sobrantes que las ahogan, por falta de caminos, ¿quién se ha de atrever á alejarse todavía más del trato y comercio? Bastantes carreteras se han construído en nuestros días, infinitamente más que en todos los precedentes reinos; pero aún estamos bien lejos de contar las necesarias. Nuestro sistema de caminos, como que partía de una corte central, era de irradiación desde Madrid á los extremos del perímetro en las costas y fronteras. Las grandes vías férreas, guardan la misma forma estrellada y han rebajado mucho la importancia de las carreteras generales, y de aquí que sea urgentísima la construcción de líneas transversales, para que no queden incomunicados los extensos sectores intermedios, y para que las principales arterias reciban y despachen por todos los puntos de su trayecto el gran material que diariamente mueven. Las necesidades de la clase agrícola piden aún más una espesa red de caminos vecinales, que ni siquiera hemos estudiado. De pueblo á pueblo, sólo existen carriles y veredas terreños, no trazados por la mano del hombre, sino con la huella de sus pies y con los cascos de las caballerías, caminos que desgastados por el roce y calcinados por el sol, se deshacen en menudo polvo que se lleva el viento ó arrastran las aguas, convirtiéndose en rambla de todas las vertientes inmediatas y aun de las hazas colindantes, pues los terratenientes, para librar sus heredades del aluvión, lo dirigen á la vía pública, que nadie cuida ni defiende. No se hable de conservación ni reparación; las alteraciones que sufre la vía, no alcanza otro zapapico ni otro rodillo, que los pies y las pezuñas de las gentes y animales que pasan; el rebajo ó la prominencia de un ramblizo, son un badén ó un teso más de los que antes ha-

bía. Si se hiciese y delinease un reconocimiento pe- ricial de cómo se hallan los caminos de los pueblos y de sus labranzas, espantaría á muchos hombres de Estado, que sueñan en proyectos, para los que faltan las bases esenciales. ¡Oh vosotros, los que viajáis en trenes y sillas de postas y os asustáis de algún mal paso, ó de tal ó cual vuelco ó descarrilamiento, si viérais cómo acarrea el labrador sus mieses y efectos por derrumbaderos horribles, por trochas escalonadas y por baches continuos, cayendo y volcando todos los días, de seguro que lamentaríais la incuria de las autoridades locales! Sin embargo, ¿no las hace más disculpables la ignorancia y falta de medios, que á los ilustrados Gobernadores de provincia y al Supremo Gobierno? Escribo en un pueblo muy agricultor, que casi todo lo acarrea á tiro, contando para ello con más de cien carruajes; durante la recolección, no bajan de veinte los vuelcos diarios, con grande exposición todos, con contusiones y heridas alguno; en pocos años se cuentan cuatro muertes. ¡Extremecéos de tal estadística y dad la importancia que merece á la viabilidad agrícola! Los caminos de hierro no pueden existir sin las indispensables avenidas.

«Los caminos son á la agricultura lo que el motor á la mecánica; el motor no es la máquina, pero él es quien la pone en movimiento. Para remediar la falta de comunicaciones sobran reglas y proyectos; el asunto es demasiado conocido y lo que se necesita son recursos, y casi tanto como recursos, fuerza de voluntad. Esa fuerza la da el convencimiento íntimo de la importancia del objeto, y con él y con ella se buscan medios, donde quieran que existan, ó se crean prodigiosamente. Francia está concluyendo su inmensa red de caminos vecinales, que, sobre dar vida á los últimos rincones del imperio, ha ganado todavía terrenos á la agricultura por efecto de la alineación y de un ancho uniforme. Nosotros apenas hemos hecho en este último tramo de la escala caminera más que hablar, escribir y crear directores de los caminos que se han de estudiar y construir. Si las autoridades recorrieran anualmente las provincias de su mando, para lo cual convienen demarcaciones reducidas y no grandes provincias, verían por sí mismas lo poco que se hace, lo mucho que se pudiera hacer, y cómo, en esos detestables atolladeros, precipicios y barrancales, se pierde más terreno, más frutos y más intereses, en pocos años, que lo que importaría la construcción del arrecife; vayan dos hechos en prueba. Los cientos de leguas que ocupan las cañadas de la ganadería trashumante, privan al cultivo de 4.200 hectáreas por cada centena. En la Mancha he visto más de una vez á los acarreadores de mieses llenar los baches con haces de trigo candeal, de lo que llevan en sus galeras, y dejarlos en el hoyo en lugar de espuestas de tierra. De plata pudieran hacerse algunos

(1) *Fomento de la población rural*, tercera edición. Madrid.—Imprenta Nacional, 1864.

trozos con lo que han costado y cuestan sin hacer. Algún raro ejemplo de alcalde celoso en su municipio, está proclamando en alta voz lo que puede el querer, los recursos que encuentra y despliega una voluntad discreta y enérgica.»

Reconocida la necesidad de atender con preferencia á la comunicación de los pueblos y comarcas rurales, se nos dirá que con qué recursos ha de hacerse, y preciso será indicarlos. En primer término tenemos las generales del Estado, á cuya participación tienen tanto derecho los pueblos rurales como las grandes capitales. En segundo término, vendidos una gran parte de los bienes de propios, debe el Estado á los pueblos cantidades importantes del 80 por 100 que les corresponde, y cuya liquidación retrasa, para que no aumente tanto el interés de la deuda pública. En tercer término, existen por vender otros bienes, y si el Estado construye los caminos vecinales, puede aplicarse como ingreso del presupuesto general el 50 por 100 de las nuevas ventas, y el otro 50 dejarlo á los Ayuntamientos para cubrir otras atenciones.

El presupuesto general del Estado destina 21.500.000 pesetas al pago de las obras por contrata, en curso de ejecución, y sólo 2.000.000 para nuevas subastas, lo que demuestra que tiene comprometido el capital presupuesto en obligaciones contratadas; pero suspendiendo ó limitando á lo más necesario las nuevas contrataciones, dispone desde luego de los dos millones de pesetas que se aumentan con las partidas que por terminación de los contratos antiguos quedan disponibles. Hay, pues, que destinar á la construcción de los caminos vecinales una importante parte del presupuesto de carreteras, limitando temporalmente el desarrollo de las de segundo orden.

Consideramos de necesidad absoluta esta inversión del orden establecido en la construcción de las carreteras y aplicación de los fondos destinados á este servicio, así que el orden de preferencia que debe guardarse en lo sucesivo, es el siguiente:

- 1.º Caminos vecinales que pongan en comunicación á las poblaciones rurales con las carreteras ya construidas y las estaciones de ferrocarriles.
- 2.º Carreteras de tercer orden.
- 3.º Carreteras de segundo orden.
- 4.º Carreteras de primer orden.

Hasta ahora, el sistema era inverso; el Estado, por el orden de preferencia de primero, segundo y tercero, ha venido construyendo las carreteras, dejando á los pueblos los caminos vecinales; pero el hallarse, si no en totalidad, en gran parte, satisfecho el objeto, justifica la modificación del orden seguido.

Admitido el cambio, hay que procurar que con

la menor cantidad de dinero se llene más cumplidamente este servicio, y para ello deberá adoptarse otro sistema ú orden de preferencia, que es el siguiente:

- 1.º Los trozos de camino desde 1 á 5 kilómetros que pongan en comunicación los pueblos con las carreteras.
- 2.º Los de 1 hasta 10.
- 3.º Los de 1 hasta 15.
- 4.º Los de 1 hasta 20.
- 5.º Los de 1 hasta 30.
- 6.º Los de 1 hasta más de 30.

Consideramos que, adoptado el sistema expuesto, las condiciones de la circulación y del tráfico irán mejorando sensiblemente y la población rural empezará á recoger algún beneficio del gran desarrollo que las mejoras materiales tienen en esta época.

Habrá quien pregunte que cómo siendo una obligación municipal la construcción de los caminos vecinales, ha de hacerlos el Estado; y contestaremos que entre nosotros no existen tales municipios ni mucho menos administración municipal; porque en rigor ese conjunto de ayuntamientos, reunidos para fines meramente políticos, no pueden considerarse como representantes del común de vecinos; harto harán si, como en todo lo electivo en nuestro país, representan la personalidad política que los nombra.

Preguntábamos no ha mucho al agente de un hombre público que representaba en Cortes á una de las localidades en que vivimos, por qué escogían para desempeñar los cargos municipales á los más desacreditados y de peores antecedentes de todos los vecinos, y me contestaba: porque los hombres de bien no nos sirven para hacer elecciones; y he aquí el secreto del desorden de la administración municipal.

Pero aparte del desorden, existe otra razón para que sea el Estado y no el municipio el que haga estas obras, cual es, el haber el Estado absorbido por medio de los impuestos, la casi totalidad de los recursos de los pueblos. Estos, apenas pueden recargar las cuotas de la contribución territorial, para atender al servicio caminal, porque el tipo del 16 por 100 es el tipo legal, pero nada más que el legal; el que se paga, varía mucho, y por regla general entre los contribuyentes pobres, por mucho que oculten excede siempre, por la irregularidad como se computa la riqueza imponible; y sobre todo las utilidades. Cuando ese 16 por 100 grava una utilidad imaginaria, porque la efectiva desapareció con la cosecha perdida, la proporción del tanto por ciento no existe, porque lo que la Hacienda cobra corresponde al capital.

(Se continuará).