

## LAS OBRAS PÚBLICAS EN ESPAÑA<sup>1</sup>



Con el título que encabeza estas líneas ha publicado el docto escritor y distinguido ingeniero D. Pablo de Alzola un libro interesante y de utilidad bien reconocida.

La respetabilidad de su autor nos exige de dedicarle los merecidos elogios á que se hace acreedor por la laboriosidad, inteligencia y claros conceptos que abundan en sus notables producciones y que constituyen la mayor alabanza.

Sus libros siempre predisponen favorablemente al lector, pues parece que existen en todos sus escritos manantiales de simpatía, tanto por la originalidad de sus trabajos como por las materias que se discuten, y máxime cuando sin ambiciones ni ostentar ideas de lucro va siempre guiado de las más nobles aspiraciones.

Alzola es uno de los pocos que comenzó hace tiempo la ímproba y espinosa tarea de practicar y predicar con el ejemplo, y á inculcar también esa palabra tan en boga y muy necesaria que se llama «regeneración», difundiendo con sus obras la verdad de la ciencia práctica y sus más firmes enseñanzas.

Todos recuerdan su reciente y admirable campaña en la Asamblea de Zaragoza dando verdadera norma y dirección á los trabajos allí acumulados y revelando una vez más sus envidiables dotes de rectitud, dirección, entendimiento y buena voluntad, hoy tan necesarias en las angustiosas crisis de España; su nombre ha sido, sin duda alguna, unánimemente designado como uno de los que deben dirigir la nave de ésta nación, á excepción de unos pocos que lo han discutido; los que, infectados de la gangrena social, pretenden que es menester ser «político» para gobernar el país, cuando precisamente la política ha sido la causa más primordial de nuestras desdichas.

(1) Véase página 83.

Divide el Sr. Alzola su obra en cinco épocas, tomando por base los hechos culminantes y la referencia histórica de los distintos reinados, precediendo á su trabajo una introducción índice de sabias enseñanzas y mejoras saludables que son precisas para nuestro provecho, sacando por consejera la verdad tan fundamental «de que las vías de comunicación son el barómetro de la prosperidad de los pueblos.»

Bajo esta afirmación, y por el cuadro comparativo que establece entre las carreteras construidas en España y en Francia, sacamos un argumento que enaltece y honra en extremo á esta región basco-nabarra, por cuanto de los 6.832 kilómetros de carreteras provinciales construidas, corresponden 2.346 kilómetros á los países autónomos de éstas provincias bascongadas; de modo que solo quedan 4.486 kilómetros para las 45 provincias sujetas al régimen general, midiendo esta red la sexta parte de la francesa.

En la «época primera» que comprende desde la más remota antigüedad hasta el advenimiento de la Casa de Austria, y por lo que afecta á Bizcaya, cita las disposiciones del Fuero Viejo ordenado el año 1.452, por las que se deduce que en época tan remota se daba á los caminos del país bascongado una anchura tan grande como la de las carreteras modernas.

Asimismo recuerda la importancia que se concedía á los caminos; pues según el título XVII del Fuero de Bizcaya, el importe de las penas pecuniarias cobradas por delitos ó infracciones de ordenanzas se destinaba á la conservación de caminos.

Los Reyes Católicos, con objeto de facilitar el tráfico, autorizaron en 1.511 el establecimiento en Bilbao de un Consulado que ejerció, su jurisdicción en el litoral Cantábrico, ejecutando obras importantes posteriormente.

Los mismos Reyes hicieron á Bilbao la concesión de arbitrios para sustentamiento de unas boyas colocadas para señalar el canal de la barra.

También para Guipúzcoa menciona que el título XXIII de los Fueros disponía que la Junta y Procuradores de ella hagan hacer y reparar las calzadas, puentes y pontones.

En 1509 se proyectó edificar en la bahía de Pasajes la construcción de un dique que partiendo de la torre de San Sebastián llegase á la punta de las Cruces.

La Junta General establecida en Guipúzcoa obtuvo Real licencia

para instalar el faro en el puerto de Guetaria, en donde hoy se halla el célebre faro de San Antón.

Álaba tenía su Junta para vigilar las calzadas, y por el año 1495 se dictaron órdenes para que esa provincia cuidase los caminos de los términos de Vitoria á Salinas y la fortaleza de San Adrián.

La «época segunda» abraza los reinados de Carlos I y Felipe II, y es de notar cómo en nuestra provincia hermana Navarra existía el proyecto de una acequia de riego que, derivando el agua del río Ebro en Fontellas, beneficiase las tierras de la comarca y las de Aragón para evitar la pérdida de las cosechas por la falta de lluvias.

En Bizcaya el tráfico mercantil de Bilbao, cada vez más en aumento, indujo á solicitar del Emperador la apertura de un camino que, atravesando por esa provincia, Álaba y Burgos, se dirigiese por la Peña de Orduña á Castilla. En el año 1586 se acordó la construcción de los caminos de enlace entre Bizcaya y Álaba por Urquiola y por Arratia.

Guipúzcoa, para hacer más directa la intervención de la provincia en la reparación de puentes y caminos, designaba comisionados, como lo efectuó el año 1552 con motivo de la llegada de Felipe II, y en 1564 y 66 para vigilar las reparaciones de los caminos de Vergara, Azcoitia, Zumarraga, etc.

El muelle de la ciudad donostiarra se emprendió en tiempo de Carlos I, y por el año 1536 el puerto de la villa de Guetaria tenía verdadera importancia.

La «tercera época» hace referencia á los reinados de Felipe III, IV y Carlos II, significando en su primer capítulo la escasez de obras públicas, así como las órdenes del Gobierno para suspender las obras de la carretera de Orduña. En los autos formados ante el Corregidor el año 1693 se observa cómo en Bizcaya se utilizaba el principio de la prestación personal, obligando á cada vecino á trabajar dos días gratuitamente.

En Guipúzcoa es de notar que en el siglo XVII se ejecutaban obras de reparación en el muelle de Motrico; y en el presente trabajo se inserta la Real cédula expedida por Felipe III en 1612, por la que se consigna una subvención para costear el muelle de la entrada del río Oria en la desembocadura de Orio, puerto que actualmente llama la atención de algunas empresas extranjeras con motivo del desarrollo é investigación de minerales de hierro descubierto en esa región. Se citan los notables astilleros situados en las riberas del Oria, donde hasta

hace poco tiempo se construían hermosos barcos, principalmente en el astillero de Aguinaga.

Es muy curiosa á la par que interesante la descripción del viaje realizado el invierno del año 1679 por la condesa D'Aulnoy que relata el señor Alzola, manifestando que en la barca del Bidasoa límite le exigieron derechos los franceses y españoles, y que siguiendo su ruta por el Jaizkibel visitó San Sebastián, población que le gustó mucho, para continuar su viaje por las estribaciones del Aitzgorri atravesando el puerto obligado del tunel de San Adrián. Los vecinos de los pueblos, al llegar á las inmediaciones de Vitoria, salían con anchas palas limpiando la nieve, agradándola en extremo las llanuras de Álaba.

La «época cuarta» se extiende desde la casa de Borbón hasta la muerte de Fernando VII, y es de advertir que en Bizcaya las juntas de Guernica celebradas en 1770 acordaron que costearían por terceras partes la carretera de Pancorbo, y la mejora de ésta vía influyó para que Durango y los pueblos de la merindad promoviesen la carretera de Durango al límite de Álaba, y la del mismo Durango á Eibar por Ermua. Posteriormente, en el primer tercio de éste siglo, se abrieron en el Señorío los caminos de Bermeo á Durango, Bilbao á Bermeo, Bilbao á Durango y del valle de Orozco, por medio de empresas particulares constituidas por iniciativas de los pueblos; y á Bizcaya le cabe el mérito de haber introducido en España los puentes colgantes, inaugurando el primero, que fué el de Burceña, sobre el Cadagua, en 1822, y el de San Francisco en Bilbao en 1828.

En la provincia de Guipúzcoa recibió grande impulso la construcción de carreteras, ejecutándose en 1776 por la ciudad de San Sebastián y la villa de Hernani el camino de Oriamendi; en 1772 el del río Deva, costeadado por Vergara, Placencia, Elgoibar y Eibar; el de Campanza en 1775 por la villa de Mondragón, y de principio de éste siglo, sobre las carreteras de Tolosa, Albistur, Vidania, Azpeitia, la de Elgueta y la de Azpeitia á Zumaya, Álaba y Navarra siguieron la misma marcha progresiva, ejecutándose la carretera de Vitoria á Pamplona y el camino real de coches desde Illarrazu hasta Painplona.

La «quinta y última época» abarca, desde la proclamación de Isabel II hasta nuestros días, y en esa época se dió en Bizcaya un vigoroso desarrollo á las carreteras, como lo demostró bien palpablemente el mismo señor D. Pablo de Alzola en su reciente obra «Monografía de los caminos de Bizcaya», contando hoy esta provincia con 847 kilóme-

tros, y siendo por tanto la mejor dotada de vías de comunicación en España.

Guipúzcoa en 1868 contaba con 488 kilómetros de carreteras, habiéndose construido varias desde esa época, y en sesión de 5 de Noviembre de 1897 se aprobaron por la Diputación las bases para auxiliar á los Ayuntamientos en la construcción y conservación de caminos vecinales de primero y segundo orden.

Como digno epílogo, citando autoridad extraña al país, y aun refiriéndonos á época remota, veamos lo que expresa el señor Canga Argüelles en el tomo I de su Diccionario relativo al estado de los caminos españoles en 1883: Dice así: «NABARRA: Se distingue por la comodidad de los caminos que conducen desde Pamplona á sus fronteras, y se atiende con esmero su conservación por las autoridades locales». BIZCAYA, GUIPÚZCOA Y ÁLABA: «De intransitables que eran se han convertido en los más bellos de España: se construyen á expensas de los pueblos bajo la dirección de las autoridades forales».

Cuanto hemos entresacado de lo que más afecta á éstas provincias bascongadas puede hacerse lo mismo de las demás de España, coadyuvando á ello los copiosos datos de utilidad é interés general que resplandecen en el libro, y la abundancia de citas históricas que conmemoran tan esmerado trabajo y que atestiguan al infatigable escritor que incesante en sus adquisiciones científicas, las traduce en obras prácticas para beneficio de la cultura general.

Dice al final de su libro el señor Alzola, repitiendo sus famosas frases de la última sesión de la Asamblea de Zaragoza, que para su «regeneración» necesita España dos cosas: 1.º Celebrar los funerales de D. Quijote de la Mancha, y 2.º Es preciso ser fuertes; palabras estas que no necesitan más comentarios que su realización para evidenciar los resultados.

Después de leer «Las obras públicas en España» podemos enorgullecernos con justicia al reiterar: que si todas las demás provincias construyen vías de comunicación en la misma proporción que éstas provincias bascongadas, estará en gran parte resuelto el grave problema de la regeneración de nuestra patria.

R. S.

