

5 v

# MEMORIA

SOBRE LA NECESIDAD

DE CONSTRUIR LAS CARRETERAS PROVINCIALES

DE SANTIAGO Á ORENSE

Y DE SANTIAGO Á LUGO,

EN EL ANTIGUO REINO DE GALICIA.



**MADRID—1850:**

ESTABLECIMIENTO TIPOGRAFICO DE H. MARTINEZ,

*Encomienda, 10, bajo.*

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

---

**M**UESTRAN los pueblos de algun tiempo á esta parte cierto espíritu de desasosiego, una especie de afan por multiplicar las vías de comunicacion y abrir fácil salida á sus productos, que descubre cuanto sus tendencias hácia el adelanto se hallan comprimidas por la escaséz de nuestros medios de transporte. Aquella febril actividad que en la época de anteriores disturbios gastaba las fuerzas de la nacion sin provecho, ahora, cuando amanecen dias mas serenos, se convierte en apego á las dulzuras de la paz y amor á los frutos de la civilizacion. A las vivas y ardientes querellas de la política sucede el ahinco por fomentar la agricultura, promover las artes y difundir el comercio; y los pueblos, dando al olvido estériles contiendas, vuelven los ojos á los bienes positivos.

Mas como los goces mas inocentes de la vida están cercados de espinas, esa misma sed de mejoras, fuente de toda felicidad, suele ir acompañada de graves peligros; y no porque sea vituperable el sentimiento, sino á causa de los errores y extravíos de tan legítimo deseo.

Hay un egoismo colectivo á semejanza del egoismo individual, una rivalidad insensata entre los pueblos como una concurrencia nociva entre las personas: preocupacion funesta que marchita en flor

nuestras mas lozanas esperanzas. La pública prosperidad no se funda en el antagonismo y en el combate de los intereses, sino en su diversidad y armonía, ni el engrandecimiento de una ciudad ó provincia en abatir, sino en levantar á su vecina. El bien de un pueblo está necesariamente enlazado con el bien de otro, porque en vano el rico querrá vender al pobre, si este no tiene con que comprar. Ved ahí como estableciendo esta mancomunidad indisoluble de intereses, Dios nos hizo á todos nacer hijos de una sola familia, y por eso todos podemos calentarnos al mismo hogar, todos vivir bajo el mismo sol.

Nuestros celos ruines engendran la discordia, quebrantan la unidad y turban el reposo de los pueblos, porque los ánimos se sublevan, aun cuando el órden material se mantenga inalterable. Las autoridades deben esforzarse á corregir la opinion des-caminada, y el Gobierno con su prudencia y su justicia, como quien tiene en su mano la balanza de todos los intereses sociales, pesarlos fielmente y decidir las quejas y agravios de cada parte, no escuchando razones apasionadas, sino elevándose á la altura de los principios á donde no llegan estas leves tempestades.

«El interés individual, dice el Gobierno, siempre activo, siempre astuto y sagáz suele burlar al interés público, haciendo que los sacrificios del estado ó de una provincia cedan solo en provecho de unos pocos. No siempre la designacion de una carretera transversal es la que conviene á las provincias limítrofes, la que reclaman las necesidades y los intereses de estas. Miras particulares y especulaciones de diferente órden son á veces las mas influyentes en esta operacion de lo que resulta un perjuicio al estado y á las mismas provincias que hacen el sacrifi-

cio de las prestaciones para su construccion» (1).

Miras particulares y especulaciones de distinto orden pueden hoy prevalecer al designar las carreteras que en la provincia de la Coruña deben construirse con preferencia, anteponiendo el interés de unos pocos, siquiera el de una ciudad, al de toda una provincia y al del estado. Esta proposicion que acaso parezca aventurada, recibirá toda la luz de la demostracion con la atenta lectura de nuestra Memoria.

Ya por los años de 1786 y 1795 acordó la Superintendencia de correos y caminos, abrir una carretera general que, arrancando de Benavente, pasase por la Puebla de Sanabria y Monterey á Orense, Santiago, Vigo y Tuy (2). El mismo conde de Guzman, inspector á la sazón de caminos, acompañado de un ingeniero, practicó los reconocimientos necesarios para llevar á cabo la obra sobre cuyo proyecto ó informe recayeron varias disposiciones soberanas aprobando los trabajos de aquel gefe (3). En 1803 se volvió á mandar que se abriese el camino general de Benavente á Vigo con hijuelas á Santiago y Tuy: empezóse la obra, prosiguióse con lentitud y al cabo se suspendió del todo, á causa sin duda de las guerras y trastornos que por aquella época han sobrevenido, hasta que en 1833 se reprodujo el mismo pensamiento, aplicándose á su ejecucion ciertos arbitrios antiguos sobre la renta de la sal aumentados con otros nuevos.

Obsérvese que el Gobierno siempre hubo de mi-

(1) Instruccion de 26 de enero de 1850.

(2) Véase la Memoria publicada por el Ayuntamiento de Santiago en 1813 con el título de *Trabajo dedicado al Eecmo. Sr. ministro de la Gobernacion del reino*, por Don Julian Suarez Freire.

(3) Consúltense los documentos que existen en el Gobierno de la provincia de Orense, seccion de caminos.

rar como circunstancia esencial de su plan la construcción de un ramal á Santiago, ya por ser un centro notable de producción y de consumo, y ya porque situada dicha ciudad en el riñon de Galicia, esta carretera debia vivificar los pueblos y las comarcas del tránsito. Entonces se veía clara la necesidad que ahora, sin haber cambiado las condiciones económicas del pais, ó no se percibe ó se divisa por entre densas nieblas.

La Diputación provincial de Orense representó en 2 de diciembre de 1847 la urgencia de concluir la carretera de Vigo á Castilla con ramales á Santiago, Lugo y Valdeorras, «porque sus producciones (decia) se hallan estancadas por la dificultad de darles salida á los mercados interiores y litorales, careciendo de comunicaciones que permitan su transporte.»

El ingeniero jefe del distrito de la Coruña informó al Gobierno en 1846 la conveniencia de construir dicha carretera; y aunque propone la construcción anterior del ramal del Ferrol á Puente Rábade, y luego el de Lugo á Santiago, siempre descubre su mira de buscar este mercado central con preferencia á otro alguno, salva la consideración política de poner en contacto la capital del reino con aquel departamento. Al exponer el ingeniero las razones que le mueven á indicar la construcción de dicha carretera, dice: «El tercer ramal es el de Santiago en dirección á Orense del que solo corresponden á la provincia de la Coruña tres leguas, perteneciendo las trece restantes casi de por mitad á las de Pontevedra y Orense, ambas interesadas en el proyecto; aquella para dar vida á las feraces campiñas de su parte oriental, y esta para fomentar su mas rica y abundante producción, como los vinos de Monterey, cañada del Miño, Ribero de

Abia y otros puntos que tendrán seguro despacho en la provincia de la Coruña, á donde á tanta costa llega dicho artículo de gran consumo por el porteo á lomo y malísimos caminos; y los sobrantes en union con los celebrados jamones de Caldelas, tendrán segura salida por los puertos del Océano, viniendo á ser por otra parte dicho ramal la única y mas central de ruedas para la comunicacion de la provincia de la Coruña con la de Orense y vice versa.»

Los señores Cuesta y Belza, mientras fueron gefes políticos de la Coruña, se penetraron bien de estas necesidades, habiendo mandado el último al ingeniero del distrito que practicase los reconocimientos necesarios á las inmediaciones de Santiago para empezar sus dos carreteras á Lugo y Orense, levantase los planos y formase los presupuestos. Remitidos los trabajos á la Direccion general para su exámen, le fueron devueltos con reparos que entorpecieron la marcha de la administracion.

Entretanto la Junta de Comercio de la Coruña, apoyada por la Diputacion provincial, elevó á S. M. en 1849 una exposicion solicitando se construyese una carretera desde aquella ciudad á la de Orense pasando por Mellid; y mientras tanta actividad desplega en ejecutar esta obra, todavía no cumplió ninguna de las reales órdenes en que se le mandó remitiese inmediatamente los pliegos de condiciones económicas relativos á las carreteras de Santiago á Orense y Lugo: conducta mañera muy poco digna de los elevados pensamientos de una autoridad tutelar, no de una ciudad, sino de toda una provincia, pues para fomentar sus intereses está instituida por la ley, y es su deber conciliar los divergentes y dirimir las contiendas entre los opuestos con absoluta imparcialidad, sin dar oidos á pretensiones egoistas, y sin que hallen acogida en su ánimo el espíritu de discordia y otras ridículas preo-

cupaciones del vulgo. Quien tan sencilla verdad no alcanza, ó quien no tuviere corazon para sacrificar al bien del mayor número sus vanidades de campanario, está demás en los consejos de la administracion; y porque falta al mandato de los pueblos, su conciencia le ordena que se retire.

Por desgracia, el Sr. Enciso no comprendió los intereses de la provincia como sus dignos antecesores los señores Cuesta y Belza; y así en vez de dar cumplido efecto á las reiteradas órdenes de S. M. para que se construyesen con preferencia las carreteras de Santiago á Orense y á Lugo, no sabemos porque maligna influencia mudó de consejo, pres-tándose con mas celo que acierto á dar el apoyo de su autoridad á los interesados deseos de la Junta de Comercio y de la Diputacion.

Pero ¿cuáles son las razones en que la autoridad superior de la provincia y el ingeniero del distrito se fundan para preferir la carretera de la Coruña á Orense por Mellid á la directa de Orense á Santiago?—Nosotros no conocemos ventaja alguna en este cambio, pero sí palpamos grandes desventajas. Sería preciso que la administracion provincial y el gobierno superior fuesen ciegos para no ver como el trastorno del plan primitivo conduce á un aumento de gastos y á una disminucion de beneficios. Tuviéramos por caso extraño en un particular preferir la pérdida á la ganancia, y no fuera menos singular ni menos sensible que el Gobierno no invirtiese con prudente economía la fortuna de los pueblos.

Analicemos este punto comparando los gastos y los beneficios de una y otra carretera:

1.º La que pase por Mellid recorrerá nueve leguas hasta tocar en la línea divisoria de ambas provincias: la de Santiago, poniendo en comunicacion á la Coruña con Orense lo mismo que la anterior, no

gravaría el presupuesto provincial sino con el coste de tres leguas, entrando despues las provincias de Pontevedra y Orense á partir la carga casi por partes iguales.

2.º Aquella exigirá la construccion de dos puentes sobre el Tambre y el Ulla: esta ofrecería la ventaja de economizar dichas obras.

3.º La primera atravesará un terreno fragoso, poco feráz y menos seguro, como son todos los caminos de las sierras: la segunda cruzaría valles ricos en produccion, paises amenos y como la poblacion está mas esparcida y es mas abierto el terreno, ofrecería mayor seguridad al pasajero.

4.º La una no alimentará ningun foco de produccion ni de consumo, ni empalmará en el espacio intermedio con ninguna carretera importante: la otra fomentaria la industria y el comercio de una multitud de pueblos, siendo Santiago ún centro de relaciones mercantiles y un punto de depósito desde donde enviase los frutos y artefactos del pais, ó hácia el norte hasta la Coruña, ó hácia el mediodia hasta Padron ó Caldas, ó en fin hácia el occidente hasta Noya, Corcubion y otros puertos en el Océano; mientras la Coruña, situada á orillas del mar, consumirá poco y esportará menos.

5.º Y por último, la de Mellid sería casi paralela, ó por lo menos describiría un ángulo mucho menos abierto con la de la Coruña á la capital del reino que la de Santiago, sin apenas internarse en el pais; y es sabido que las carreteras deben esparcirse para vivificar los pueblos, así como los canales de riego desmembrarse para fertilizar los campos. Por eso no siempre es prudente economía optar por la línea mas corta, sino preferir aquella que fuere mas productiva. (*Véase el mapa puesto al fin*).

Economía, fomento, seguridad, proteccion comun, tales son los bienes que la carretera de San-

tiago á Orense promete y las ventajas que con respecto á la de Mellid ofrece á tres provincias. Tenemos un magnífico puente sobre el Ulla y quiere la Diputacion construir otro mas arriba, cuando sería mejor invertir su coste en el camino: tenemos superficies planas en el fondo de los valles, y prefiere la Diputacion dirigir al camino por las asperezas de la sierra: tenemos agricultura que proteger, industria que fomentar, y la Diputacion abre un estrecho cáuce por donde tengan salida los productos, en vez de romper los diques y procurar la inundacion del comercio. En fin, podemos ofrecer al traquinante y al viajero la seguridad tan necesaria á la circulacion interior de nuestra riqueza, y le llevamos por despoblados, de cerro en cerro, de bosque en bosque á que su fortuna sea presa de foragidos (1).

Si el Gobierno desea recursos con que soportar con mayor desahogo los gastos del estado, fomente la riqueza, pues el contribuyente no le cierra la mano cuando observa que sus tesoros son como el agua que sube al cielo en forma de vapor sutil, y vuelve á la tierra convertida en lluvia bienhechora. Las obras públicas son una empresa sujeta al cálculo de ganancias y pérdidas como las especulaciones particulares. Empezar las mas útiles es economía: preferir las menos útiles despilfarro.

Es en vano pues que la Coruña se obstine en hacer exclusivamente el comercio de comision con Galicia: el porvenir pertenece á Vigo por la grandeza y seguridad de su puerto, por la abundancia del pais y por la proximidad del lazareto. Reflexionen las autoridades lo que mas conviene á la capital; porque ó su prosperidad es compatible con el bien

(1) Todas estas razones han sido expuestas al Gobierno de S. M. por el Excmo. Señor Conde de Revillagigedo, digno diputado á córtes por Santiago en la última legislatura, quien con esquisito celo y eficacia continúa todavía á fuer de buen hijo del pais, velando por los intereses del distrito que le honró con su confianza.

cómun de Galicia, y entonces combatan sus ilegítimas pretensiones, ó confiesen que no puede prosperar sin oprimir, y sepan ya los pueblos de la provincia que aun cuando todos contribuimos con una parte de nuestras fortunas y con la sangre de nuestras venas para las necesidades del estado, no á todos es permitido sentarse al banquete social.

La historia de la carretera de Santiago á Lugo es, como la anterior, la historia de nuestras tristes rivalidades. Cuando los romanos, señores ya del mundo, dominaron nuestro suelo, tenían abierta una línea semejante de comunicacion que, segun el itinerario de Antonino, seguía por las inmediaciones del punto donde despues se fundó Santiago, y faldeando el Pico-Sagro pasaba por los pueblos de Brevis (Erbo) y Asorey (Asseconia) hasta entrar en Iria (Padron) por el norte.

Verdad que esta vía era puramente extratéjica, porque ninguna otra mira se ligaba á su construccion, que la de afirmar Roma su conquista, abriendo paso á sus legiones; pero la antigüedad del pensamiento demuestra la importancia de la obra. Y si aquel pueblo conquistador tanto hacia por perpetuar el triunfo de sus armas ¿nada deberá el Gobierno á estos pueblos, solo porque está seguro de su natural sosegado y de su fidelidad á la Corona? Triste es decirlo, pero creemos que la escesiva mansedumbre de los habitantes de Galicia, es causa de tenerlos en menos la opinion y de olvidarlos tal vez el Gobierno por atender á otras provincias de carácter mas indócil y fiero.

Razones económicas de gran peso recomiendan la construccion de esta carretera. Además de abrir una comunicacion directa entre Santiago y la capital del reino, nadie pondrá en duda su utilidad, si conoce la variedad suma de productos de los pue-

blos por donde pasa, y la ventaja de facilitar los cambios penetrando hasta los centros de riqueza, aislados ahora en medio de un estenso territorio y una compacta poblacion. La serranía de Galicia debe acercarse todo lo posible á su litoral, porque las tierras altas abundan en producciones que hácia las costas tienen ó en consumo próximo ó una fácil salida, mientras lo quebrado del pais hace cada vez mas necesaria la abertura de comunicaciones breves y económicas todo lo posible. Estas consideraciones de universal aplicacion, crecen en importancia hablando de Galicia cuyo movimiento productivo, ya por su situacion lejana respecto al corazon de la Península, ya por lo escaso de sus relaciones mercantiles con el extranjero, es casi todo provincial.

El Sr. Ferreira Caamaño, cuya administracion dejó tan buena memoria en la provincia de Lugo por su afan constante en promover la construccion de las carreteras mas útiles al pais, no descuidó la de aquella ciudad á Santiago; y no solo ejecutaba la parte de esta obra que caía bajo su autoridad, sino que escitaba al gefe político de la Coruña á favorecer sus miras y las del Gobierno de S. M., el cual en real órden de 3 de octubre de 1845 habia clasificado dicho camino como provincial y mandado avivar el celo de las corporaciones á quienes correspondía proponer los arbitrios convenientes.

La Diputacion de la misma provincia de Lugo espuso á S. M. en 12 de octubre de 1848 la conveniencia de abrir esta carretera, y quejándose amargamente de la inaccion de las autoridades de la Coruña, añadia: «mientras Lugo á pesar de la penuria de sus habitantes se ha sacrificado dócilmente por obedecer las órdenes de V. M... la Co-

ruña nada hizo por su parte en medio de sus mayores recursos, estorbándolo sin duda las influencias de la capital que por engrandecerse está siendo la rémora de todos los adelantos de Galicia ;» y el Ayuntamiento de Santiago representó nuevamente en 19 de noviembre de 1849 para que el Gobierno de S. M. se dignase tomar en consideracion las bien fundadas exposiciones de Orense y Lugo.

Este clamor general de tres provincias, es decir, de casi toda Galicia, no movió el ánimo de las autoridades de la Coruña ó por lo menos de su Diputacion, que estimaba en mas proseguir un camino vecinal como el de Bergantiños, cuya utilidad verdadera consiste solamente en facilitar la cobranza de sus rentas á un corto número de propietarios, que satisfacer una necesidad de primer órden, estensiva á mas de un millon de habitantes y fecunda en beneficios para todo aquel antiguo reino. En la cuestion presente siempre hemos observado que ha prevalecido, no la razon, ni la justicia, ni la pública utilidad, sino el derecho del mas fuerte, no importa si por la violencia ó por la astucia. Como el cargo de diputado provincial impone el deber de residencia, apenas hay vecino alguno de otro pueblo que no lo reuse, y los partidos se ven en la necesidad de elegir por representantes á personas que viven de continuo en la capital de la provincia. La Diputacion viene á ser entonces, contra el espíritu de la ley, no un centro de todas las influencias locales, sino un cuerpo animado de sentimientos egoistas en favor del pueblo donde tiene su asiento. De este modo deja de corresponder la institucion á las esperanzas de los electores que hallan el interés concentrado de un Ayuntamiento, en donde debieran descubrir el amor expansivo de una Diputacion. Culpa es en gran parte de las

autoridades que no recorren las provincias, y así no conocen sino de oídas las necesidades de los pueblos. La atmósfera de la capital las embriaga, personas interesadas las rodean y caen en las redes del egoísmo; de suerte que con la mejor buena fé del mundo creen hacer el bien de la provincia, cuando mas la perjudican con sus actos.

A pesar del atraso comparativo de Galicia en punto á vías de comunicacion, no es sin embargo de las provincias que menos haya contribuido para la construccion de nuevas carreteras. Arbitrios se pagaban á mediados del siglo último de tiempo inmemorial, y en 1761, 1763, 1788 y 1834 se gravó la renta de la sal con este objeto, ademas del derecho de avería establecido en 1803 y el recargo en el porte de correos y en la introduccion de linos extranjeros que ya se pagaban en 1813. De cálculos bastante aproximados resulta que desde el año 1761 acá, Galicia no contribuyó por menos de 120 millones de reales con los que se construyeron treinta y seis leguas de carreteras provinciales.

Debe pues el estado á las provincias de Galicia una indemnizacion de los fondos que sustrajo para otras obligaciones distintas de las que fueron causa de imponer aquellos arbitrios; mas si el reintegro es imposible, tenga siquiera presente el Gobierno lo grave y lo estéril de nuestros sacrificios para obtener algunos medios de comunicacion. Puede y debe el Gobierno reparar en parte los males pasados, ya dando la preferencia entre las nuevas carreteras á las de utilidad mas general, y ya auxiliando las obras mayores con fondos del estado.

Vigentes hoy reglas de contabilidad precisas y uniformes, la Diputacion provincial ha votado un millon de reales para nuevas carreteras, consignando para cubrir esta partida de gastos ó el déficit que

resultase, 2 reales y 18 maravedís en fanega de sal, el aumento de 1 real en cántara de aguardiente y 4 en quintal de arroz. En el presupuesto para el año próximo parece que se consigna igual partida.

El producto de estos ingresos debería aplicarse simultánea ó sucesivamente á las carreteras de Ferrol á Betanzos, de Santiago á Orense y de Santiago á Lugo, que son las tres mas importantes de Galicia, suspendiendo cualquiera otra obra en proyecto hasta concluir las empezadas.

Si la carretera de la Coruña á Orense por Mellid se emprende al mismo tiempo, se seguirá: 1.º Que por querer dar impulso á todas, ninguna podrá recibirlo, y mas vale un camino acabado, que dos ó tres en curso de ejecucion. 2.º Que estando la Diputacion provincial en la Coruña compuesta en su mayor parte de vecinos de aquella ciudad, tienen un interés propio en fomentar las obras mas útiles á la capital, aun cuando se abandonen las necesarias á la provincia, por cuya razon predecimos que la carretera de Mellid absorberá casi todo el millon de reales consignado en el presupuesto para obras nuevas, mientras las otras tres, á pesar de su preferencia, continuarán olvidadas de las autoridades inmediatas, sordas á la voz de los pueblos que exponen las verdaderas necesidades de los campos, de los lugares y las villas, y no las ficticias de una sola ciudad.

Antes de concluir nuestra tarea quisiéramos dar un consejo, ó si parece demasiada arrogancia expresar un deseo, á saber, que el Gobierno sea inflexible con los contratistas y empresarios de estas ú otras cualesquiera obras públicas. Nada pedimos en ódio de los capitalistas; todo lo contrario, reconocemos como el primero la importancia de asociar el interés particular al del estado: mas sí creemos




que siendo la ley del Gobierno administrar como un buen padre de familias, y toda empresa un contrato bilateral, hay un derecho y un deber riguroso de cumplir cada parte las condiciones impuestas y de comun acuerdo aceptadas. Ninguna ganancia es legítima sino la que resulta del tenor literal de la escritura. Que los ingenieros de cada distrito practiquen los reconocimientos facultativos con tal severidad, que acrediten la ineficacia de las reservas mentales. La menor tolerancia en este punto conduce al término infeliz de agoviar á los pueblos con impuestos, para quedarse al cabo de pocos meses sin dinero y sin caminos.

Mediten los imparciales las razones desenvueltas en el discurso de esta Memoria: examinen las provincias de Galicia donde mas empeñados se hallan sus intereses: reflexionen los mismos apasionados á la Coruña si sería justo, si sería en realidad conveniente á la capital ejercer su influjo egoista; que las autoridades y el Gobierno estudien á fondo la cuestion y luego decidan. Tan seguros estamos de la justicia de nuestra causa, que la abandonamos á su buen criterio, á su amor al pais y á la severa imparcialidad que debe presidir á los actos de la administracion. Exenta de preocupaciones locales, desde la altura en donde tiene fijo su asiento, así como el sol derrama su luz y esparce su calor vivificante con igualdad entre todos los séres, así ella estenderá su proteccion y repartirá equitativamente sus beneficios entre todos los pueblos.

# PLANO DE GALICIA



## SIGNOS.

-  Camino de Herradura.
-  Id. .... Real.
-  Proyecto del camino.

