

sigue como la sombra al cuerpo, se coloca junto á ellos y se acomoda á sus caprichos, mientras tanto que la agricultura, atada á la tierra, y sin poderlos seguir á parte alguna, desmaya en su lejanía ó perece enteramente con su ausencia.

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.

Por tierra.

Ni cuando se trata de remover por este medio los estorbos de la circulación, debe entenderse que bastará abrir á nuestros frutos alguna comunicación cualquiera, sino que es necesario facilitar el transporte cuanto sea posible. No basta muchas veces franquear un camino de herradura á la circulación de una provincia ó un distrito, porque siendo la conducción á lomo la más dispendiosa de todas, sucederá que á poco que esté distante el mercado ó punto de consumo, el precio de los portes encarezca tanto sus frutos, que los haga invendibles, y en tal caso está indicada la necesidad de una carretera para abaratarlos.

Los hechos confirmarán esta observación. El mayor consumo, por ejemplo, del vino de Castilla de los fértiles territorios de Rueda, la Nava y la Seca se hace en el principado de Asturias, y no habiendo camino carretil entre estos puntos, el precio ordinario de su conducción á lomo es de ochenta reales en carga, lo que hace subir estos vinos, tan baratos en el punto de su cultivo, desde treinta y seis á treinta y ocho reales la arroba en el de su consumo; á los cuales agregado el millón que se carga sobre su último valor, resulta un precio total de cuarenta y cuatro á cuarenta y seis reales arroba, que es el corriente en Asturias. De aquí es que, á pesar de la preferencia que en aquel país húmedo y fresco se da á los vinos secos de Castilla, todavía se despachan mejor los de Cataluña, que alguna vez arriban á sus puertos, y no sería mucho que con el tiempo desterrasen del todo los vinos castellanos y arruinasen su cultivo.

Más: el trigo comprado en el mercado de León tiene en la capital y puertos de Asturias de veinte á veinte y cuatro reales de sobreprecio en fanega, porque el precio ordinario de los portes entre estos puntos es de cinco á seis reales arroba, siendo así que solo distan veinte leguas. Prescindiendo, pues, del bien que haría á la provincia consumidora un buen camino carretil, es claro que sin él no puede prosperar la cultivadora, cuyos frutos sobrantes solo pueden consumirse en la primera, y ser extraídos por sus puertos.

De aquí se infiere también que cuando algún distrito se hallare tan retirado de los puntos de consumo, que el precio de conducción en ruedas haga todavía invendibles sus frutos, la razón y la equidad exigen que se les proporcione una comunicación por agua, ya franqueando la navegación de algunos de sus ríos, ya abriéndola por medio de un canal, si posible fuere; puesto que el Estado debe á todos sus miembros los medios necesarios á su subsistencia, doquiera que estuvieren situados.

El estado presente de nuestra población recomienda tanto más esta máxima, cuanto los grandes puntos de consumo están más dispersos, y ni se dan la mano entre sí ni con las provincias cultivadoras. La corte, colocada en el centro, Sevilla, Cádiz, Málaga, Valencia, Barcelona, y en general las ciudades más populosas, retiradas á los extremos, extienden los radios de la circulación á una circunferencia inmensa, y llamando continuamente los frutos hacia ella, hacen las conducciones lentas, difíciles, y por consiguiente muy dispendiosas. No bastan por lo mismo para la prosperidad de nuestro cultivo los medios ordinarios de conducción, y es preciso aspirar á aquellos que, por su facilidad y gran baratura, enlazan todos los territorios y distritos, y los acercan, por decirlo así, á los puntos de consumo más distantes; y entonces este auxilio, que pondrá en actividad el cultivo de los últimos rincones del reino, que dará á cada uno los medios de promover su felicidad, y que difundirá la abundancia por todas partes, servirá al mismo tiempo para repartir más igualmente la población y la riqueza, hoy tan monstruosamente acumuladas en el centro y los extremos.

Pero siendo imposible hacer todas estas obras á la vez, parece que nada importa más, como ya hemos advertido,

que establecer el orden con que deben ser emprendidas, el cual, á poco que se reflexione, se hallará indicado por la naturaleza misma de las cosas. La Sociedad hará todavía en este punto algunas observaciones.

Primera: que nunca se debe perder de vista que las obras necesarias son preferibles á las puramente útiles, pues además que la necesidad envuelve siempre la utilidad, y una utilidad más cierta, es claro, como se ha dicho ya, que son más acreedores á los auxilios del Gobierno los que los piden para subsistir, que los que los desean para prosperar.

Segunda: que la primera atención se debe sin duda á los caminos, pues aunque no puede negarse que los canales de navegación ofrecen mayores ventajas en los transportes, es necesario presuponer facilitada por medio de los caminos la circulación general de los distritos, para que los canales que han de atravesarlos produzcan el beneficio á que se dirigen. Y como, por otra parte, el coste de los canales sea mucho mayor que el de los caminos, pide también la buena economía que los fondos destinados á estas empresas, nunca suficientes para todas, prefieran aquellas en que con menos dispendio se proporcione un beneficio más extendido y general.

Sin embargo, esta regla admite una excepción en favor de los canales que sirven á la navegación y al riego, si éste se hallase recomendado por la necesidad de alguna provincia ó territorio que no pueda subsistir sin él, puesto que entonces merecerá la preferencia por este solo título.

Esta máxima se perdió de vista en tiempo del Señor Don Carlos I y de su augusto hijo. Cuando España carecía de caminos, y mientras por falta de ellos estaba en decadencia y ruina el cultivo de muchas provincias, se comenzó á promover con gran calor la navegación de los ríos y canales (38). Á esta época pertenecen las empresas de la acequia imperial, de las navegaciones del Guadalquivir y el Tajo, de los canales del Jarama y Manzanares, y otras semejantes, cuyos desperdicios mejor empleados hubieran dado un grande impulso á la prosperidad general.

Tercera: 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 aquellas sin las cuales no puede haber tales sobrantes, que no las que los 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 podían 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.

Cuarta: la justicia de este orden pide también que no se emprendan muchos caminos á la vez, si acaso no hubiese fondos suficientes para concluirlos, y que siendo constante que un camino emprendido para establecer la comunicación entre dos puntos, no puede ser de utilidad alguna hasta que los haya unido, es claro que vale más concluir un camino que empezar muchos, y que darán más utilidad, por ejemplo, veinte leguas de una comunicación acabada, que no ciento de muchas por acabar.

Tampoco fué observada esta máxima cuando, en ejecución del decreto ya citado de 1761, se emprendieron á la vez los grandes caminos de Andalucía, Valencia, Cataluña y Galicia, tirados desde la corte, á que se agregaron después los de Castilla la Vieja, Asturias, Murcia y Extremadura. Lo que sucedió fué que siendo insuficiente el fondo señalado para tan grandes empresas, hubiesen corrido ya más de treinta años sin que ninguno de aquellos caminos haya llegado á la mitad.

En esta parte hasta los buenos ejemplos suelen ser perniciosos. Los romanos emprendieron todos los caminos de su

vasto imperio, y lo que es todavía más admirable, los acabaron, llevándolos desde la plaza de Antonino, en Roma, hasta lo interior de Inglaterra de la una parte, y hasta Jerusalén de la otra; pero tan anchos, tan firmes y magníficos, que sus grandes restos nos llenan todavía de justa admiración. Las naciones modernas quisieron imitarlos; pero no teniendo los mismos medios, ó no queriendo adoptarlos, afligieron á los pueblos sin poderles comunicar tan grande beneficio.

Con todo, esta regla admite una justa excepción en favor de aquellos caminos que las provincias construyen á su costa, porque entonces no puede haber inconveniente en que los emprendan en cualquiera tiempo, con tal que observen la regla anteriormente prescrita; esto es, que no piensen en comunicaciones exteriores hasta que hayan mejorado sus caminos internos.

Quinta: siendo, pues, necesario fijar el orden de las empresas, y debiendo empezarse por las más necesarias, es de la mayor importancia graduar esta necesidad, la cual, aunque parezca indicada por la naturaleza misma de los estorbos que se oponen á la circulación, no puede dejar de someterse á otras consideraciones, y principalmente á la de la mayor ó menor extensión de su provecho. Es decir, que entre dos caminos igualmente necesarios, aquel será digno de preferente atención, que ofrezca al Estado mayor utilidad y socorra á mayor número de individuos.

La Sociedad citará un ejemplo para dar mayor claridad y fuerza á su doctrina. Á la mitad de este siglo, el fértil territorio de Castilla se hallaba en extrema necesidad de comunicaciones, su antiguo comercio había pasado á Andalucía, y arruinada por consiguiente su industria, se hallaban arruinadas y casi yermas las grandes ciudades, que consumían los productos del cultivo. ¿Dónde llevaría esta infeliz provincia el sobrante de sus frutos? ¿Á Castilla la Nueva? Pero el puerto de Guadarrama estaba innaccesible á los carros. ¿Al mar Cantábrico, para embarcarlos á las provincias litorales de Mediodía y Levante? Pero las ramas del Pirineo, interpuestas desde Fuenterrabía á Finisterre, le cerraban también el paso. En esta situación la residencia de la corte en Madrid dió la preferencia al camino de Guadarrama, y con mucha justicia, porque al mismo tiempo que socorría una necesidad

más urgente, ofrecía una utilidad más extendida, uniendo los dos mayores puntos de cultivo y consumo.

Sin embargo, el remedio no igualaba la necesidad. Castilla en años abundantes, no solo puede abastecer la corte, sino también exportar muchos granos á otras provincias ó al extranjero. Con esta mira se abrieron los caminos de Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, que les dió paso al Océano, y el cultivo de Castilla recibió un grande impulso.

¿Y quién creará que aun así no quedó socorrida del todo su necesidad? Las conducciones por tierra encarecen demasiado los frutos, y todavía, en igualdad de precios, llegarán más baratos á Santander los granos extranjeros conducidos por agua que los de Castilla por tierra (39). Aunque la fanega de trigo se vendiese en Palencia á seis reales, como sucedió por ejemplo en 1757, su precio en Santander sería de veinte y dos reales, sin embargo de ser el punto más inmediato. ¿Y cuál sería allí el de los trigos de Campos tanto más distantes? He aquí lo que basta para justificar la empresa del canal de Castilla, cuando no lo estuviese por el objeto del riego, que tanto la recomienda.

Este canal en todo su proyecto se extiende al territorio de Campos y á gran parte del reino de León, y seguramente presenta la más importante y gloriosa empresa que puede acometer la nación. Supóngase esta comunicación tocando por una parte con la falda del Guadarrama, y por otra con Reinosa y León. Supóngase abierto un camino carretil al mar de Asturias, que es el más inmediato á este punto, y á los fértiles países que abraza del Vierzo, la Bañeza, Campos, Zamora, Toro y Salamanca, y se verá cómo una más activa y general circulación anima el cultivo, aumenta la población y abre todas las fuentes de la riqueza en dos grandes territorios, que son los más fértiles y extendidos del reino, así como los más despoblados y menesterosos.

Por agua.

Y ¿qué sería si el Duero multiplicase y extendiese los ramos de esta comunicación por los vastos territorios que baña? ¿Qué si, ayudado del Eresma, venciese los montes en busca del Lozoya y del Guadarrama, y unido al Tajo por

medio del Jarama y Manzanares, llevase, como en otro tiempo (40), nuestros frutos hasta el mar de Lisboa? ¿Qué sería si el Guadarrama, unido al Tajo, después de dar otro puerto á la Mancha y Extremadura en el mar de Occidente, subiese por el Mediodía hasta los orígenes del Guadalquivir, y fuese á encontrar en Córdoba las naves, que podían, como otras veces, subir allí desde Sevilla? ¿Qué si el Ebro (41), tocando por una parte en los Alfaques, y por otra en Laredo, comunicase al Levante las producciones del Norte, y uniese nuestro Océano Cantábrico con el Mediterráneo? ¿Qué, en fin, si los caminos, los canales y la navegación de los ríos interiores, franqueando todas las arterias de esta inmensa circulación, llenasen de abundancia y prosperidad tantas y tan fértiles provincias? La Sociedad, sin dejarse deslumbrar por las esperanzas de tan gloriosa perspectiva, pasará á examinar el último de los estorbos físicos cuya remoción puede realizarlas, esto es, de los puertos de mar.

3.º—*Falta de puertos de comercio.*

Entre las ventajas de situación que gozan las naciones, sin duda que en el presente estado de la Europa, ninguna es comparable con la cercanía del mar. Unidas por su medio á los más remotos continentes, al mismo tiempo que su industria es llamada á proveer una suma inmensa de necesidades, se extiende la esfera de sus esperanzas á la participación de todas las producciones de la tierra. Y si se atiende al prodigioso adelantamiento en que está el arte de la navegación en nuestros días, parece que solo la ignorancia ó la pereza pueden privar á los pueblos de tantos y tan preciosos bienes.

Es verdad que semejante ventaja suele andar compensada con grandes dificultades. Si de una parte la furia de aquel elemento amenaza á todas horas las poblaciones que se le acercan, por otra los altos precipicios y las playas inclementes que le rodean, que parecen destinados por la naturaleza para refrenarle, ó para señalar sus riesgos, dificultan su comunicación, ó la hacen intratable. Pero ¿quién no ve que en esta misma dificultad halla un nuevo estímulo el deseo del hombre, que llamado, ora á proveer á su seguridad, ora á extender la esfera de su interés, se ve como forzado continua-

mente á triunfar de tan poderosos obstáculos? Ello es, Señor, que el engrandecimiento de las naciones, si no siempre, ha tenido muchas veces su origen en esta ventaja, y que ninguna que sepa aprovecharla dejará de hallar en ella un principio de opulencia y de prosperidad.

España ha sido en este, como en otros puntos, muy favorecida por la naturaleza. Fuera de las ventajas de su clima y suelo, tiene la de estar bañada por el mar en la mayor parte de su territorio. Situada entre los dos más grandes golfos del mundo, y colocada, por decirlo así, sobre la puerta por donde el Océano entra al Mediterráneo, parece llamada á la comunicación de todas las playas de la tierra. Y si á esto se agrega la posesión de sus vastas y fértiles colonias de Oriente y Occidente, que debió á la misma ventaja, no podremos desconocer que una particular providencia la destinó para fundar un grande y glorioso imperio.

¿Cómo es, pues, que en tan feliz situación hemos olvidado uno de los medios más necesarios para llegar á este fin? ¿Cómo hemos desatendido tanto la mejora de nuestros puertos, sin los cuales es del todo vana é inútil aquella gran ventaja? Apenas hay uno que no se halle tal cual salió de las manos de la naturaleza; y si bien es verdad que nos concedió algunos de singular excelencia y situación, ¿cuántos son los que claman por los auxilios y mejoras del arte? ¿Cuántas provincias marítimas, y al mismo tiempo industriosas, carecen, por falta de un buen puerto, del beneficio de la navegación y de todos los bienes dependientes de ella? ¿Y cómo no se hallará en esta falta uno de los estorbos que más poderosamente retardan la prosperidad de nuestra agricultura?

La Sociedad no necesita recordar que este objeto, tan recomendable con respecto á la industria, lo es mucho más con respecto al cultivo. Ha dicho ya que la industria sigue naturalmente á los consumidores y se sitúa á par de ellos, mientras el cultivo no puede buscar sus ventajas, sino esperarlas inmóvil.

Por otra parte, si todas las provincias pueden ser industriosas, no todas pueden ser cultivadoras; es preciso que en unas abunden los frutos que escasean en otras; es preciso que el sobrante de las primeras acuda á socorrer á las segundas, y solo de este modo el sobrante de todas podrá alimentar aquel

comercio activo, que es el primer objeto de la ambición de los Gobiernos.

Es, pues, necesario, si aspiramos á él, mejorar nuestros puertos marítimos y multiplicarlos, y facilitando la exportación de nuestros preciosos frutos, dar el último impulso á la agricultura nacional. Cuando la circulación interior, produciendo la abundancia general, haya aumentado y abaratado las subsistencias, y por consiguiente la población y la industria, y multiplicado los productos de la tierra y del trabajo, y alimentado y avivado el comercio interior, entonces la misma superabundancia de frutos y manufacturas, que forzosamente resultará, nos llamará á hacer un gran comercio exterior, y clamará por este auxilio, sin el cual no puede ser conseguido.

En este punto, que podría dar materia á muy extendidas reflexiones, se contentará la Sociedad con presentar á la sabia consideración de vuestra alteza dos que le parecen muy importantes: primera, que es absolutamente necesario combinar estas comunicaciones exteriores con las interiores, y las obras de canales, ríos y caminos con las de puertos. Esta máxima no ha sido siempre muy observada entre nosotros. Es muy común ver un buen puerto sin comunicación alguna interior, y buenas comunicaciones sin puertos. El de Vigo, por ejemplo, que tal vez es el mejor de España, con la ventaja de estar contiguo á un reino extraño, no tiene camino alguno tratable á lo interior. Castilla la Vieja tiene camino al mar más há de cuarenta años, y ahora es cuando se trata de mejorar el puerto de Santander; y el principado de Asturias, que entre medianos y malos tiene más de treinta puertos, no tiene comunicación alguna de ruedas con el fértil reino de León. Así es como se malogran las ventajas de la circulación, por la inversión del orden con que debe ser animada.

Segunda: que después de facilitar las exportaciones por medio de la multiplicación y mejora de los puertos, es indispensable animar la navegación nacional, removiendo todos los estorbos que la gravan y desalientan, las malas leyes fiscales, los derechos municipales, los gremios de mareantes, las matrículas, la policía y mala jurisprudencia mercantil, y en fin, todo cuanto retarda el aumento de nuestra marina mercante, cuanto dificulta sus expediciones, cuanto encarece

los fletes, y cuanto, haciendo ineficaces los demás estímulos y ventajas, aniquila y destruye el comercio exterior.

Tales son, Señor, los medios de animar directamente nuestro cultivo, ó por mejor decir, de remover los estorbos que la naturaleza opone á su prosperidad. Conocemos que su ejecución es muy difícil, y menos dependiente del celo de vuestra alteza. Para vencer los estorbos políticos, basta que vuestra alteza hable y derogue; los de opinión cederán naturalmente á la buena y útil enseñanza, como las tinieblas á la luz; mas para luchar con la naturaleza y vencerla, son necesarios grandes y poderosos esfuerzos, y por consiguiente grandes y poderosos recursos, que no siempre están á la mano. Resta, pues, decir alguna cosa acerca de ellos.

Medios de remover estos estorbos.

Quando se considera de una parte los inmensos fondos que exigen las empresas que hemos indicado, y de otra que una sola, un puerto por ejemplo, un canal, un camino, es muy superior á aquella porción de la renta pública que suele destinarse á ellas, parece muy disculpable el desaliento con que son miradas en todos los Gobiernos. Y como estos fondos en último sentido deban salir de la fortuna de los individuos, parece también que es inevitable la alternativa, ó de renunciar á la felicidad de muchas generaciones por no hacer infeliz á una sola, ó de oprimir una generación para hacer felices á las demás.

Sin embargo, es preciso confesar que si las naciones hubiesen aplicado á un objeto tan esencial los recursos que han empleado en otros menos importantes, no habría alguna, por pobre y desdichada que fuese, que no le hubiese llevado al cabo, puesto que su atraso, no tanto proviene de la insuficiencia de la renta pública, cuanto de la injusta preferencia que se da en su inversión á objetos menos enlazados con el bienestar de los pueblos, ó tal vez contrarios á su prosperidad.

Para demostrar esta proposición bastaría considerar que la guerra forma el primer objeto de los gastos públicos, y aunque ninguna inversión sea más justa que la que se consagra á la seguridad y defensa de los pueblos, la historia acre-

dita que para una guerra emprendida con este sublime fin, hay ciento emprendidas, ó para extender el territorio, ó para aumentar el comercio, ó solo para contentar el orgullo de las naciones. ¿Cuál, pues, sería la que no estuviese llena de puertos, canales y caminos, y por consiguiente de abundancia y prosperidad, si adoptando un sistema pacífico (42) hubiese invertido en ellos los fondos malbaratados en proyectos de vanidad y destrucción?

Y sin hablar de este frenesí, ¿qué nación no habría logrado las más estupendas mejoras solo con aplicar á ellas los fondos que desperdician en socorros y fomentos indirectos y parciales dispensados al comercio, á la industria y á la agricultura misma, y que por la mayor parte son inútiles, si no dañosos? Por ventura ¿puede haber un objeto, cuya utilidad sea comparable ni en extensión, ni en duración, ni en influencia, á la utilidad que producen semejantes obras? En esta parte se debe confesar que España, acaso más generosa que otra alguna cuando se trata de promover el bien público, ha sido no menos desgraciada en la elección de los medios.

Esta ilusión es tan general y tan manifiesta, que se puede asegurar también sin el menor recelo que ninguna nación carecería de los puertos, caminos y canales necesarios al bienestar de sus pueblos, solo con haber aplicado á estas obras necesarias y útiles los fondos malbaratados en obras de pura comodidad y ornamento. Vea aquí vuestra alteza otra manía, que el gusto de las artes ha difundido por Europa. No hay nación que no aspire á establecer su esplendor sobre la magnificencia de las que llama obras públicas, que en consecuencia no haya llenado su corte, sus capitales, y aun sus pequeñas ciudades y villas de soberbios edificios, y que mientras escasea sus fondos á las obras recomendadas por la necesidad y el provecho, no los derrame pródigamente para levantar monumentos de mera ostentación, y lo que es más, para envanecerse con ellos.

La Sociedad, Señor, está muy lejos de censurar el gusto de las bellas artes, que conoce y aprecia, ó la protección del Gobierno, de que las juzga merecedoras. Lo está mucho más de negar á la arquitectura el aprecio que se le debe, como á la más importante y necesaria de todas. Lo está, finalmente, de graduar por una misma pauta la exigencia de las obras

públicas en una corte ó capital, y en un aldeorrio. Pero no puede perder de vista que el verdadero decoro de una nación, y lo que es más, su poder y su representación política, que son las bases de su esplendor, se derivan principalmente del bienestar de sus miembros; y que no puede haber un contraste más vergonzoso que ver las grandes capitales llenas de magníficas puertas, plazas, teatros, paseos y otros monumentos de ostentación, mientras por falta de puertos, canales y caminos, está despoblado y sin cultivo su territorio, yermos y llenos de inmundicia sus pequeños lugares, y pobres y desnudos sus moradores.

Concluyamos de aquí que los auxilios de que hablamos deben formar el primer objeto de renta pública, y que ningún sistema podrá satisfacer más bien, no solo las necesidades, sino también los caprichos de los pueblos, que el que los reconozca y prefiera por tales; pues mientras los fondos destinados á otros objetos de inversión son por la mayor parte perdidos para el provecho común, los invertidos en mejoras son otros tantos capitales puestos á logro, que aumentando cada día, y á un mismo tiempo, y en un progreso rapidísimo las fortunas individuales y la renta pública, facilitan más y más los medios de proveer á las necesidades reales, á la comodidad y al ornamento, y aun á la vanidad de los pueblos.

1.º Mejoras que tocan al reino.

Cree por lo mismo la Sociedad, que así como en la distribución de la renta pública se calcula y destina una dotación proporcionada para la manutención de la casa real, del ejército, la armada, los tribunales y las oficinas, conviene establecer también un fondo de mejoras, únicamente destinado á las empresas de que hablamos; y pues el movimiento de la nación hacia su prosperidad será tanto más rápido, cuanto mayor sea este fondo, cree también que ninguna economía será más santa ni más laudable que la que sepa formarle y enriquecerle con los ahorros hechos sobre los demás objetos de gasto público. Por último, cree que donde no alcanzase esta economía, convendrá formar el fondo de mejoras por una contribución general, que nunca será ni tan justa ni tan bien admitida, como cuando su producto se destinase á em-

presas de conocida y universal utilidad. Y ¿por qué no esperará también la Sociedad que el celo de vuestra alteza mueva el ánimo de su majestad al empleo de un medio que está siempre á la mano, que pende enteramente de su suprema autoridad, y que es tan propio de su piadoso corazón como de la importancia de estas empresas? ¿Por qué no se emplearán las tropas en tiempos pacíficos en la construcción de caminos y canales, como ya se ha hecho alguna vez? Los soldados de Alejandro, de Sila y de César, esto es, de los mayores enemigos del género humano, se ocupaban en la paz en estos útiles trabajos; ¿y no podremos esperar que el ejército de un rey justo, lleno de virtudes pacíficas, y amante de los pueblos, se ocupe en labrar su felicidad, y consagre á ella aquellos momentos de ocio, que dados á la disipación y al vicio, corrompen el verdadero valor, y arruinan á un mismo tiempo las costumbres y la fuerza pública? ¡Qué de empresas no se podrían acabar con tan poderoso auxilio! ¡Cuánto no crecerían entonces la riqueza y la fuerza del Estado!

El fondo público de mejoras, primero: sólo deberá destinarse á las que sean de utilidad general; esto es, á los grandes caminos que van desde el centro á las fronteras del reino, ó á sus puertos de comercio, á la construcción ó mejora de los mismos puertos, á las navegaciones de los grandes ríos, á la construcción de grandes canales, en fin, á obras destinadas á facilitar la circulación general de los frutos y su exportación, no debiendo ser de su cargo las que sólo presentan utilidad parcial, por grande y señalada que sea. Segundo: deberá observarse en su inversión el orden determinado por la necesidad y por la utilidad, siguiendo invariablemente sus grados, conforme á los principios que quedan demostrados y establecidos.

2.º *Á las provincias.*

Pero como este método privaría á muchas provincias de algunas obras que son de notoria utilidad, y aun de urgente y absoluta necesidad para el bienestar de sus moradores, es también necesario formar al mismo tiempo en cada una otro fondo provincial de mejoras, destinado á costearlas. Á este fondo quisiera la Sociedad que se destinase desde luego el

producto de las tierras baldías de cada provincia, si vuestra alteza adoptase el medio de venderlas, como deja propuesto, ó su renta, si prefiriese el de darlas en enfiteusis, no pudiendo negarse que á uno y otro tienen derecho preferentemente los territorios en que se hallan, y los moradores que las disfrutan. Pero donde no alcanzaren estos fondos, se podrán sacar otros por contribución de las mismas provincias, la cual jamás será desagradable ni parecerá gravosa, si se exigiese con igualdad, y en su inversión hubiese fidelidad y exactitud.

La igualdad, que es el primer objeto recomendado por la justicia, se debe buscar en dos puntos: primero, que todos contribuyan sin ninguna excepción, como está declarado en las leyes Alfonsinas, y en las Cortes de Guadalajara, y como dictan la equidad y la razón, puesto que tratándose del bien general, ninguna clase, ningún individuo podrá eximirse con justicia de concurrir á él: segundo, que todos contribuyan con proporción á sus facultades, porque no se puede ni debe esperar tanto del pobre como del rico; y si la utilidad de tales obras es de influencia general y extensiva á todas las clases, es claro que aquellos individuos reportarán utilidad mayor, que gozan de mayor fortuna, y que deben contribuir conforme á ella.

Acaso estas dos circunstancias se reúnen en el arbitrio cargado sobre la sal para los caminos generales del reino, puesto que su consumo es general y proporcionado á la fortuna de cada individuo, y tiene además la ventaja de pagarse imperceptiblemente en pequeñas y sucesivas porciones, sin diligencias ni vejaciones en su exacción, y aun sin dispendio alguno, siempre que los receptores de salinas no se abonen el seis por ciento de su producto, como hacen por lo menos en algunas provincias. Convendría por lo mismo dejar á cada una de ellas el producto de este arbitrio para ocurrir á la ejecución de sus obras, y fiarlo enteramente á su celo. Ningún medio podrá asegurar mejor la economía y la fidelidad en la inversión; porque al fin se trata de unas obras, en cuya pronta y buena ejecución nadie interesa tanto como las mismas provincias; y por otra parte, semejantes empresas constan de una inmensidad de cuidados y pormenores, que gravarían inútilmente la atención del Ministerio, si quisiese encargarse

de ellos, ó serían mal atendidos y desempeñados, si se fiasen á otros menos interesados en su ejecución.

La Sociedad, Señor, no puede omitir esta reflexión, que cree de la mayor importancia. Nos quejamos frecuentemente de la falta de celo público que hay entre nosotros, y acaso nos quejamos con razón; pero búsquese la raíz de este mal, y se hallará en la suprema desconfianza que se tiene del celo de los individuos. Unos pocos ejemplos de malversación han bastado para autorizar esta desconfianza general, tan injusta como injuriosa, y sobre todo de tan triste influencia. Los ayuntamientos no pueden invertir un solo real de las rentas concejiles; las provincias no tienen la menor intervención en las obras y empresas de sus distritos; sus caminos, sus puentes, sus obras públicas son siempre dirigidas por instrucciones misteriosas, y por comisionados extraños é independientes. ¿Qué estímulo, pues, se ofrece al celo de sus individuos? Ni ¿cómo se puede esperar celo público, cuando se cortan todas las relaciones de afección, de interés, de decoro, que la razón y la política misma establecen entre el todo y sus partes, entre la comunidad y sus miembros? Fíense estos encargos á individuos de las mismas provincias, y si fuere posible á individuos escogidos por ellas; fíeseles la distribución de los fondos que ellas mismas contribuyen, y la dirección de las obras en que ellas solas son interesadas; fórmense juntas provinciales, compuestas de propietarios, de eclesiásticos, de miembros de las sociedades económicas: y vuestra alteza verá cómo renace en las provincias el celo que parece destruido de ellas, y que si existe, existe solamente donde y hasta donde no ha podido penetrar esta desconfianza.

Este segundo fondo deberá atender á aquellas mejoras que ofrecen una utilidad general á las provincias, á sus puertos de comercio, á los caminos que conducen á ellos, ó á los generales del reino, ó á los de comunicación con otras provincias, á la navegación de sus ríos, á la abertura de sus canales, en una palabra, á todas aquellas obras cuya utilidad ni pertenezca á la general del reino, ni á la particular de algún territorio.

3.º *Á los concejos.*

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.

Para aumento de este fondo podrá y deberá servir el producto de las tierras concejiles si se vendiesen, ó su renta si se infeudasen, tomando en este último caso á censo sobre ellas los capitales que pudiesen admitir. La Sociedad ha demostrado ya la necesidad de esta providencia; y la justicia de su aplicación se apoya en el derecho de la propiedad absoluta que tienen sobre estos bienes las mismas comunidades.

Á este fondo pertenecen las hijuelas de camino, que deben abrir comunicación con los generales de la provincia, los que van al principal mercado ó punto de consumo de cada distrito, las acequias de riego en su particular territorio, sus puentes privados, los muelles de sus puertos de pesca, y en fin, todas las que perteneciesen á la utilidad general de alguna jurisdicción, con exclusión de las que sean de personal y privada utilidad.

Sin embargo, la situación de algunas provincias pide todavía particular consideración en esta materia. Donde la población rústica está dispersa, esto es, situada en los caseríos esparcidos acá y allá por los campos, como sucede en Guipúzcoa, Asturias y Galicia, hay naturalmente mayor necesidad de caminos de uso común, por ejemplo, á la iglesia, al mercado, al monte, al río, á la fuente; su construcción se fía comunmente á los mismos vecinos; y la costumbre ha regulado esta pensión en diferentes formas. En Asturias, por ejemplo, hay un día en la semana destinado á estas obras, y conocido por el nombre de *sostaferia* ó *sestaferia*, acaso por haber sido en lo antiguo el viernes de cada una. En él se congregan los vecinos de la feligresía para reparar sus caminos; y esta institución es ciertamente muy saludable, si se cuidase de evitar los abusos á que está expuesta, y que en alguna parte existen, á saber: primero, que no concurren en manera alguna á estas obras los propietarios no residentes en las