

**MUSEO HISTORICO
DE LA ADMINISTRACION
EXPOSICION MONOGRAFICA
DE LAS OBRAS PUBLICAS**

Como en años anteriores, ha coincidido la ceremonia de apertura de curso en el Centro con la inauguración de una exposición en su Museo. Responde esta coincidencia al propósito de la Dirección del Centro de exponer cada año algún aspecto de la vida nacional en que se refleje de una forma fehaciente la actuación administrativa, siempre con un enfoque histórico.

La de este año está dedicada a las obras públicas, pero no a las obras públicas en sí, en cuanto técnica de construcción o expresión artística,

sino en cuanto a reflejo de una iniciativa, de un programa y de una gestión de la Administración pública a través de sus órganos y de sus funcionarios. Parte, pues, de la idea de que las obras públicas son el exponente más claro y revelador de la eficacia de una Administración y, por medio de documentos, mapas, fotografías, objetos, etc., trata de ilustrar al visitante sobre la eficiencia de nuestros organismos administrativos a través de la Historia.

Se inicia con una sala dedicada a la época romana y a la Edad Media.

Las calzadas romanas abren el capítulo de las obras públicas en la Historia de España, lo que justifica la importancia que se les da en la exposición: un mapa de la Península en relieve, con el trazado de las calzadas y la reproducción de la *Tabula Peutingeriana*, del siglo IV, en la que se dibujan todas las del Imperio, dan perfecta idea de la extensión de la red viaria romana, la huella más trascendente de Roma en la geografía peninsular, y, como consecuencia, ofrece al visitante el reflejo fiel de una poderosa organización administrativa.

Los demás objetos expuestos giran en torno a esta misma idea: la Administración romana no sólo tuvo la iniciativa de crear tan extensa red de calzadas que, en España, sólo tiene parangón con el proyecto de carreteras radiales del siglo XVIII o con la actual red de ferrocarriles, sino que supo llevarla a la práctica con una perfección técnica y hasta con un gusto artístico que pueden ponerse aún hoy como modelo.

A este respecto, las grandes fotografías del Arco de Bará, en Tarragona, y de los puentes de Salamanca, de Cangas de Onís, de Córdoba y de Mérida, son un claro exponente del acierto de los ingenieros para resolver las dificultades técnicas que el terreno ofrecía al trazado de sus caminos. Otra muestra de su adelanto está recogida en el corte vertical de una calzada, ejecutado sobre un panel en materiales idóneos (piedra, grava y tierra).

Un importante aspecto de la época es el de la colaboración entre las Administraciones central y local para la ejecución de las obras públicas: se ilustra en la exposición con una magnífica fotografía del puente de Al-

cántara, del que consta documentalmente que se hizo con las aportaciones de varios municipios. Esta misma colaboración debió darse también en las obras hidráulicas para la comodidad y la higiene de las ciudades: a título de ejemplo se exponen fotografías del pantano de Proserpina, en Mérida, y del acueducto de Segovia.

Como ilustración y elementos decorativos se exponen un busto de Augusto (reproducción del original, del siglo I), bajo cuyo gobierno se construyó lo principal de nuestro sistema de calzadas, y el miliario de Ubeda, del tiempo de Trajano.

En vitrina figuran los *Vasos Apollinares*, en plata, del siglo I, en forma de columnas miliarias, en los que está grabado el itinerario seguido desde Cádiz hasta el Norte de Italia, y una selección de herramientas usadas por los romanos en las obras públicas, que muestran lo acertado de su diseño en el hecho de que ha venido reproduciéndose, casi sin alteraciones de forma, hasta nuestros días.

El paso a la Edad Media supone un rudo contraste: la atomización política y administrativa de este período impide la formación de proyectos nacionales, característicos del anterior, e impulsa a la proliferación de pequeños caminos. La Administración central apenas si existe, y, en consecuencia, no hay grandes obras públicas. Municipios, abadías, y señoríos toman a su cargo esta actividad, que se limita, en la práctica, a reparar los daños causados por el tiempo. La red viaria romana sigue siendo el eje de las comunicaciones, complementada ahora por otra red paralela y cruzada: la de cañadas ganaderas.

La gran realización medieval en las

obras públicas es el *camino de Santiago*, en cuya apertura rivalizan los reyes de Navarra, de Aragón, de León y de Castilla. Sus varios itinerarios constituyeron el sistema más orgánico y universal de las comunicaciones cristianas de la Península. Por tal motivo, su reproducción en gran tamaño domina el espacio dedicado a este período. Ilustrándolo fotografías de monumentos que se encuentran a lo largo del mismo, en sus principales etapas. Y como alusión a su papel de proyector de los caminos, un castillo.

En el reinado de los Reyes Católicos, aunque se perfila un cambio por el perfeccionamiento de los órganos administrativos, nada altera la situación anterior. Su atención preferente en este aspecto, más que a las obras públicas en sí, se dedica a la construcción de edificios que pueden considerarse como público. Para ilustrar esta tendencia, en un panel se exponen fotografías de las lonjas de Valencia y Mallorca, de las atarazanas y de la Diputación de Barcelona, de la Universidad de Alcalá, etcétera.

Con la venida de los Austrias se observa una tendencia cada vez más marcada a la centralización administrativa, y esto tiene también su reflejo en las obras públicas. Municipios, Diputaciones, Corporaciones de mercaderes, etc., siguen teniendo una parte decisiva en ellas (su iniciativa y financiación), pero los Consejos intervienen directamente aprobando o rechazando las propuestas.

Los monarcas de esta dinastía, acuciados por otros negocios de Estado, más que a emprender nuevas obras, dedican su atención preferente a garantizar el orden y la seguridad en los caminos y la recta inversión de

los caudales públicos. A ilustrar este aspecto de su actuación se dedica una vitrina en la que figuran expuestos documentos originales que contienen, entre otras, las siguientes disposiciones:

Orden mandando que se visiten los mesones y ventas para que estén limpios y bien abastecidos.

Pragmática sobre persecución de bandoleros y salteadores de caminos.

Célula sobre los privilegios de los Maestros de Postas y Postillones.

Provisión para que se haga un censo de lugares despoblados y un plan de fomento de obras y repoblaciones.

Pragmática sobre la forma en que se han de entender las leguas.

Pragmática fijando tasa al precio de alquiler de mulas de silla, coches y literas.

Orden para que el importe de las penas destinado a obras públicas se asiente en libros especiales, y otra sobre que no se inviertan sin intervención del Municipio, en cuyo término hubieran de ejecutarse las obras.

Orden a los corregidores para que hagan construir casa de concejo y cárcel en las ciudades que no las tuvieren.

Orden sobre que las obras se hagan al menor costo y que quienes intervengan en ellas como trabajadores o inspectores queden excluidos de recibir o gastar dinero alguno por su mano.

Como símbolo y exponente de esta preocupación de los Austrias por la seguridad en los caminos se exponen las ordenanzas de la Santa Hermandad.

Característico de la época es la intervención directa de las Cortes en forma de «peticiones» al rey para

que se ponga remedio al mal estado de las obras públicas. A título de ejemplo se reproducen trozos seleccionados de las Actas de las Cortes de 1534, 1537, 1558, 1588-90, etc., en que los diputados piden al rey que arregle caminos y puentes, que fortifique los puertos, que nombre a un encargado en cada provincia u obispado con la misión de velar por la conservación de los caminos, que ordene a los carreteros y alcaldes se ocupen de las obras públicas, etc.

Para ilustrar la realidad que reflejaban las quejas de los diputados en cortes se exponen varias láminas del *Viaje de Cosme de Médicis* a España en el siglo xvii. Acompañado de un pintor, éste hacía el dibujo de todos los lugares (incluidos ventas y mesones) donde pernoctaban, dejándonos un testimonio gráfico, vivo y verdadero de la situación de los caminos, de los puertos, de los puentes, etc., en aquella época.

Pese al mal estado que manifiestan las Cortes y retratan las láminas del *Viaje de Cosme de Médicis*, hay en los siglos xvii y xvi, como la hubo en el xv, una intensa comunicación a pie o a caballo que tenía su escenario en las viejas calzadas romanas y en las cañadas ganaderas, heredadas de la Edad Media. Hay como una extraña inquietud que impulsa a un continuo trasiego de gentes: peregrinos y romeros desconocidos junto a personajes históricos (Carlos V, Santa Teresa, Cervantes...) pasan gran parte de su vida sobre los mismos polvorientos caminos que pisaron sus antepasados, pues si se recomponen o se abre alguno nuevo es, casi siempre, para facilitar el paso de los trenes de artillería o de algún ilustre viajero. Da ello lugar a numerosas obras literarias que se des-

arrollan sobre un fondo de irregulares carreteras y de destartaladas ventas y mesones; a itinerarios y guías de viajeros que tienen su máximo exponen en los llamados «libros de faltriquera», de pequeño formato para llevarlos en el bolsillo.

En dos vitrinas se exhiben varios libros de esta naturaleza, los más característicos de la época. Como ilustración, un mapa grande con el sistema de cañadas ganaderas y reproducciones ampliadas de grabados coetáneos que dan una perfecta idea de los medios de locomoción de aquel tiempo: sillas de manos, literas y coches. Uno de ellos representa al Emperador Carlos V despidiéndose del elector de Hesse. Como elementos decorativos de este sector, el busto en mármol de Juanelo que conserva el Museo de Toledo, uno de los ingenieros más conocidos de la época, y la reproducción fiel al original del de Carlos V joven, procedente del Museo de Brujas.

Bajo los Borbones, la Administración central toma decididamente la iniciativa de las obras públicas. El contraste con lo anterior se pone de relieve en la amarga frase de Jovellanos, contenida en su célebre *Informe*: «Las provincias no tienen derecho a intervenir en los trabajos públicos que se hacen en su territorio: sus caminos, sus puentes, sus obras están ordenadas por misteriosas instrucciones y vigiladas por comisarios extraños e independientes.»

La Administración borbónica va lentamente creando los organismos adecuados para la gestión de las obras públicas. En dos vitrinas se exponen pragmáticas, decretos, órdenes y cédulas creando, suprimiendo o modificando estos órganos: entre ellas el Reglamento general de los Co-

reos y Postas de España (año 1720); el decreto que crea la Dirección de Caminos, Puentes, Edificios de arquitectura Civil y Canales de Riego y Navegación (año 1774); la orden de 1790 creando una Dirección para refundir la Superintendencia de Pósitos con la de Correos y Caminos; la creación de la Escuela Especial de Ingenieros en 1802, y el decreto de su reorganización en 1849; los decretos creando los Cuerpos de Ingenieros, de Peones camineros, de Celadores de obras; la orden nombrando una comisión para que proponga un nuevo plan de puertos mercantes (año 1847), etc. Es tal la profusión de disposiciones de esta naturaleza que sólo se ha podido exponer una pequeña muestra de las más características, pero para ilustración del visitante, en forma de lista cronológica se da el resumen de las más importantes en una cartela situada junto a las vitrinas que exponen los documentos originales, impresos unos y manuscritos los otros.

El mismo criterio se ha seguido en lo que respecta a la numerosa legislación característica de la época borbónica que van configurando a las obras públicas como un servicio moderno. Entre los originales expuestos figuran el Reglamento de Caminos de 1761, las Reglas a que han de atenerse arquitectos y maestros de obras en la ejecución de cloacas y vertederos de agua, de 1761 también; las Reglas para la conservación de caminos generales, de 1772; la cédula prohibiendo a quienes redactan el proyecto intervenir en la contrata de su ejecución, de 1786; la cédula sobre administración de las obras en puertos marítimos, del mismo año; la Orden de 1789 obligando a consultar a la Real Academia de San Fer-

nando en la ejecución de obras públicas; la Real Provisión de 1801 sobre los requisitos que han de concurrir en Arquitectos y Maestros de obras y los que han de preceder a la aprobación de los planos para obras públicas, etc.

Tras estas primeras vitrinas dedicadas a poner de relieve la actuación administrativa de los Borbones en relación con las obras públicas, en su conjunto más significativo, como es el de creación de organismos y elaboración de un cuerpo legislativo, se pasa a exponer su intervención concreta en cada uno de los aspectos más característicos de estas obras: canales, puertos, carreteras, etc.

La construcción de canales de riego o navegación es el objetivo más atrayente y buscado de la Administración pública del siglo XVIII. Hay como una convicción interna de la necesidad del agua para impulsar la riqueza nacional y a la construcción de canales se dedica lo mejor de la actividad administrativa de la época. En verdad que lo realizado entonces sólo tiene digno parangón con lo que se está realizando ahora. Proliferan los proyectos y muchos fracasan, pero quedan espléndidas realizaciones. Se reanudan las obras en los canales Imperial de Aragón y de Castilla; y se construyen o proyectan los del Manzanares, Guadarrama y Tajo, los de Amposta y Urgel, el de Huéscar, el del Priorato de San Juan, el del río Castril y la Acequia Real del Júcar, por no citar sino unos cuantos.

Esta sección, dedicada a los canales, está soberbiamente representada con documentos originales impresos y manuscritos, y con planos y proyectos de obra inéditos, referidos a los canales citados y a otros varios,

cuya enumeración sería demasiado larga. Los más de ellos están a todo color, algunos en dibujos que son verdaderas miniaturas y otros realmente espléndidos, de hasta tres metros de largo. El conjunto expuesto destaca por su riqueza y valor histórico.

Siguen luego dos vitrinas con documentación original sobre la actuación administrativa en lo relativo a puertos: en esta época se mejoran, amplían o construyen de nueva planta los de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, El Ferrol, Cádiz, Málaga, Cartagena y Barcelona, entre otros. En el siglo XVIII empieza también el alumbrado marítimo de una forma regular. Para documentar esta acción se exponen libros, disposiciones y planos de obras de algunos de los puertos citados y de otros varios, de los siglos XVIII y XIX.

Se continúa con una sección dedicada a las carreteras. Según «Desvíes du Dezert», «España en 1700 era un pueblo de 6.000.000 de habitantes en un país sin carreteras». Lo que para remediar este estado de cosas hace la Administración pública en el siglo XVIII y comienzos del XIX, queda reflejado en documentos, planos, libros y folletos expuestos en dos vitrinas. El plan de las seis carreteras radiales, base de la red actual, en tiempos de Fernando VI, y después proyectos de las carreteras de Madrid a La Coruña, de Jaca a Panticosa, de Valencia a Tarragona, de Madrid a Irún, de Santander a Palencia, etc., junto a las «Instrucciones para el reconocimiento y alineación» de caminos, especie de modelo al que habrían de ajustarse las propuestas de obras hecho en 1778, y a las órdenes y decretos como la de 1842, sobre conservación y policía

de las carreteras generales, o el de 1847, disponiendo se haga reconocimiento de las carreteras y se arreglen las que conducen a la Corte; la de 1848, para que se formen con rapidez los itinerarios de España; la de 1849, sobre construcción de caminos vecinales, y la Ley de este mismo año ampliando la Real Orden anterior; la Ley de 1851, dividiendo las carreteras de la Península en generales, transversales, provinciales y locales; la Real Orden de 1852, mandando plantar viveros de árboles en todas las carreteras generales con destino a los paseos y márgenes de las mismas. Todo ello, en fin, muestra de una intensa acción administrativa en favor de las carreteras.

Otro aspecto interesante que recoge la exposición es el relativo a la financiación de las obras públicas. En una vitrina especial se exponen documentos que ilustran el largo proceso seguido hasta la situación actual: desde el Decreto de 1771 mandando que siga el sobreprecio de dos reales en fanega de sal para las obras de los nuevos caminos, a las reales órdenes de los siglos XVIII y XIX autorizando la emisión de acciones a compañías privadas para la construcción de canales de riego o navegación; la Orden de 1780, mandando que los dueños de portazgos apliquen sus productos al reparo de los caminos; la instrucción de 1786, sobre recaudación de bienes mostrencos vacantes y su aplicación a las obras públicas; la determinación de las Cortes de 1820, sobre los bienes de propios aplicables a estas mismas obras; el Decreto de 1822, sobre inversión en caminos de una partida del presupuesto de Gobernación; la Real Orden de 1824, para que todos los arbitrios destinados a la construc-

ción y conservación de caminos vuelvan al estado en que se encontraban cuatro años antes; la Ley de 1849, señalando la obligación que tienen los pueblos de costear las carreteras principales que pasan por ellos o sus arrabales, etc. Como muestra del problema burocrático que plantean a la Administración los voluminosos proyectos de obras públicas y la obligación de remitirlos a los organismos centrales, se exponen entre estas últimas vitrinas dos curiosos expedientes sobre obras en el puerto de Huelva, remitidos ambos en sendas cajas de madera, formadas de terciopelo con adecuada disposición interna para acomodar convenientemente los folios del estudio y memoria, en forma de libro, y los planos del proyecto en forma de rollos. Con esta misma intención de resaltar el problema burocrático del archivo de expedientes de esta naturaleza se han expuesto también algunos enormes infolios con proyectos de carreteras.

No se ha descuidado tampoco un aspecto que puede pasar desapercibido al estudiar la acción administrativa en orden a las obras públicas, y es el de la variedad de asuntos, temas y cuestiones que lleva implícita esta gestión y obliga a dar disposiciones sobre los más dispares objetos. A ello se dedica una vitrina que recoge, a título de ejemplo, órdenes y decretos sobre recogida de vagos y maleantes para destinarlos a los trabajos en obras públicas (año 1765), sobre normas para los cocheros (entre ellas la de que no se separen del coche mientras esté parado y que los conduzcan con paso regular) del año 1782; sobre el número de mulas que debía ir en cada coche (año 1787), sobre los daños que ocasiona correr con los coches dentro de las poblaciones

y en sus inmediaciones (año 1787); sobre establecimientos de líneas de diligencia (años 1787-1792, etc.), sobre privilegios de la Real Cabaña de Carreteros (año 1806); sobre arreglo de fachadas y parajes abiertos al público (año 1850); sobre adopción y uso del nuevo sistema métrico decimal (1852); sobre prohibición del uso de agujas de hierro para cargar los barrenos en las obras públicas en que se emplearán confinados (año 1853), etc.

Finalmente, la última sección se consagra a poner de manifiesto el eco que en nuestra Administración encuentran los dos grandes inventos del siglo XIX: el telégrafo y el ferrocarril. Respecto al primero de estos se incluyen algunas disposiciones demostrativas de su rápida aceptación: la Real Orden de 1844, sobre establecimiento de líneas telegráficas en general; la del mismo año, mandando se proceda a plantear la de Madrid a Irún; la de 1846, estableciendo reglas para el servicio de esta última línea, etc.

En relación con el ferrocarril, hay varias vitrinas que muestran, por un lado, el rápido desarrollo adquirido entre nosotros (un año antes de inaugurarse la primera línea del mundo: la de Darlington a Stockton, en 1829, se presentó en España la solicitud de concesión del ferrocarril de Jerez al Puerto de Santa María) y la orientación legal dada por la Administración española a esta cuestión: la construcción y explotación de líneas férreas se deja aquí a la iniciativa privada, pero se salva el principio jurídico de la propiedad del Estado en virtud del dominio del suelo, con lo cual las compañías son simples usufructuarias, mientras dura la concesión.

Se hace destacar la más antigua legislación sobre la materia, la que abre el porvenir de las vías férreas en España: la Orden de 1844, que determina las condiciones generales para la construcción de caminos de hierro; la de 1851, disponiendo que en tanto se forman los reglamentos de policía de tales caminos rija para ellos la ordenanza que trata de las carreteras, en la parte que les sea aplicable; la Ley de 1855, primera sobre los ferrocarriles, y el Decreto-ley de 1868, dando libertad a las compañías privadas y suprimiendo las subvenciones.

Junto a tales disposiciones, estudios, memorias, documentos y proyectos originales de las más antiguas vías férreas: de Barcelona a Mataró, de Madrid a Aranjuez, de Madrid a Irún, de Puente los Ferros a Avilés,

de Sevilla a Cádiz, de Sama de Langreo a Gijón y Villaviciosa, del Grao de Valencia a Játiva, de Madrid a Barcelona, etc.

Por último, una vitrina contiene muestras de la variada literatura a que da lugar la aparición del ferrocarril: guías de viajeros, tarifas, manuales técnicos, poesías, memoriales, peticiones a las Cortes, estudios económicos, etc.

Para terminar, digamos que han colaborado con el Museo Histórico de la Administración, prestando documentos, libros u objetos para ser expuestos, las siguientes instituciones: Archivo Histórico Nacional, Biblioteca Nacional, Archivo y Servicio de Exposiciones del Ministerio de Obras Públicas, Museo Arqueológico Nacional y Museo de Santa Cruz de Toledo.—LUIS SÁNCHEZ BELDA.