

EL INGENIERO URIBE Y EL ARRANQUE DE LAS OBRAS PÚBLICAS PROVINCIALES EN LA CORUÑA (1859-1870)

Por JUAN LUIS DALDA ESCUDERO
Profesor de la E.T.S. de Arquitectura de
La Coruña

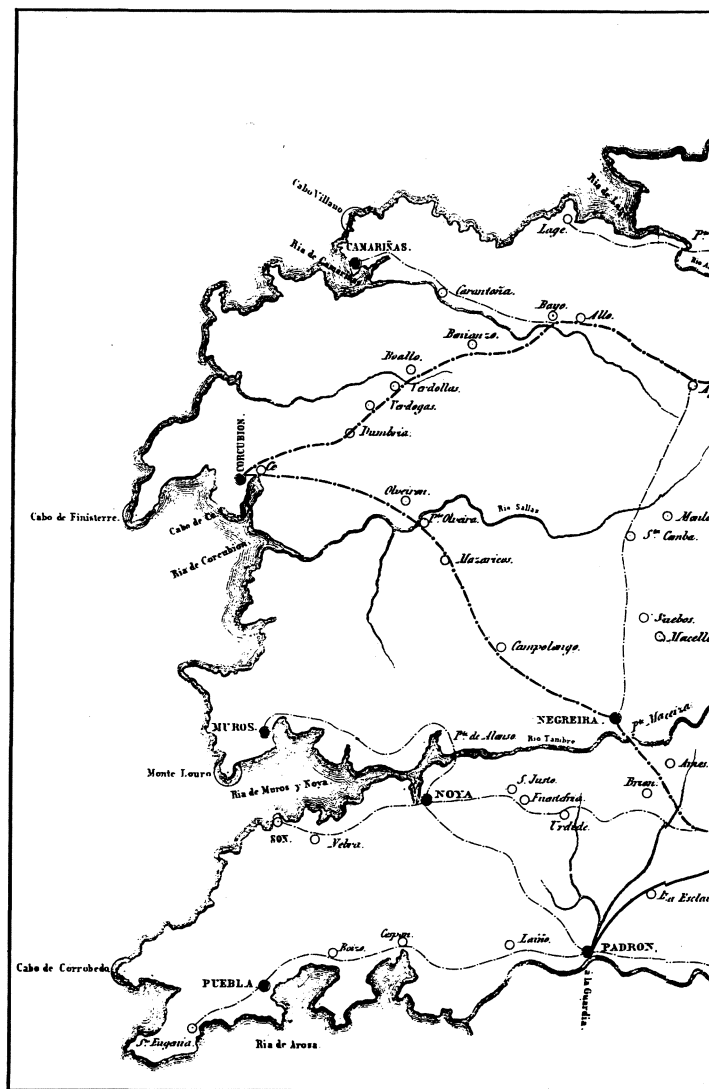
Celedonio de Uribe y Urbiquiain (Oyarzun 1823 - Madrid 1871), Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; desde 1847 destinado en Galicia, desarrolla su primer empleo en Pontevedra y La Coruña. Entre 1859 y 1870 ocupa en La Coruña la 1.ª Jefatura Provincial de Obras Públicas (1).

Siendo Uribe un ingeniero inédito quizá debido a la interrupción prematura de su carrera, su intensa trayectoria como proyectista, administrador y publicista se sitúa en la dimensión del pensamiento de las grandes figuras del Cuerpo en su época: desde Bethancourt a Cerdá, Saavedra y Alzola; planteando a la reflexión, más allá de su particular biografía, otros temas de fondo específicamente referidos al alcance de la concepción estatal de las Obras Públicas en el período isabelino, a la diversidad de las intervenciones territoriales y a la ligazón entre proyectación y administración en el marco de una incipiente programación.

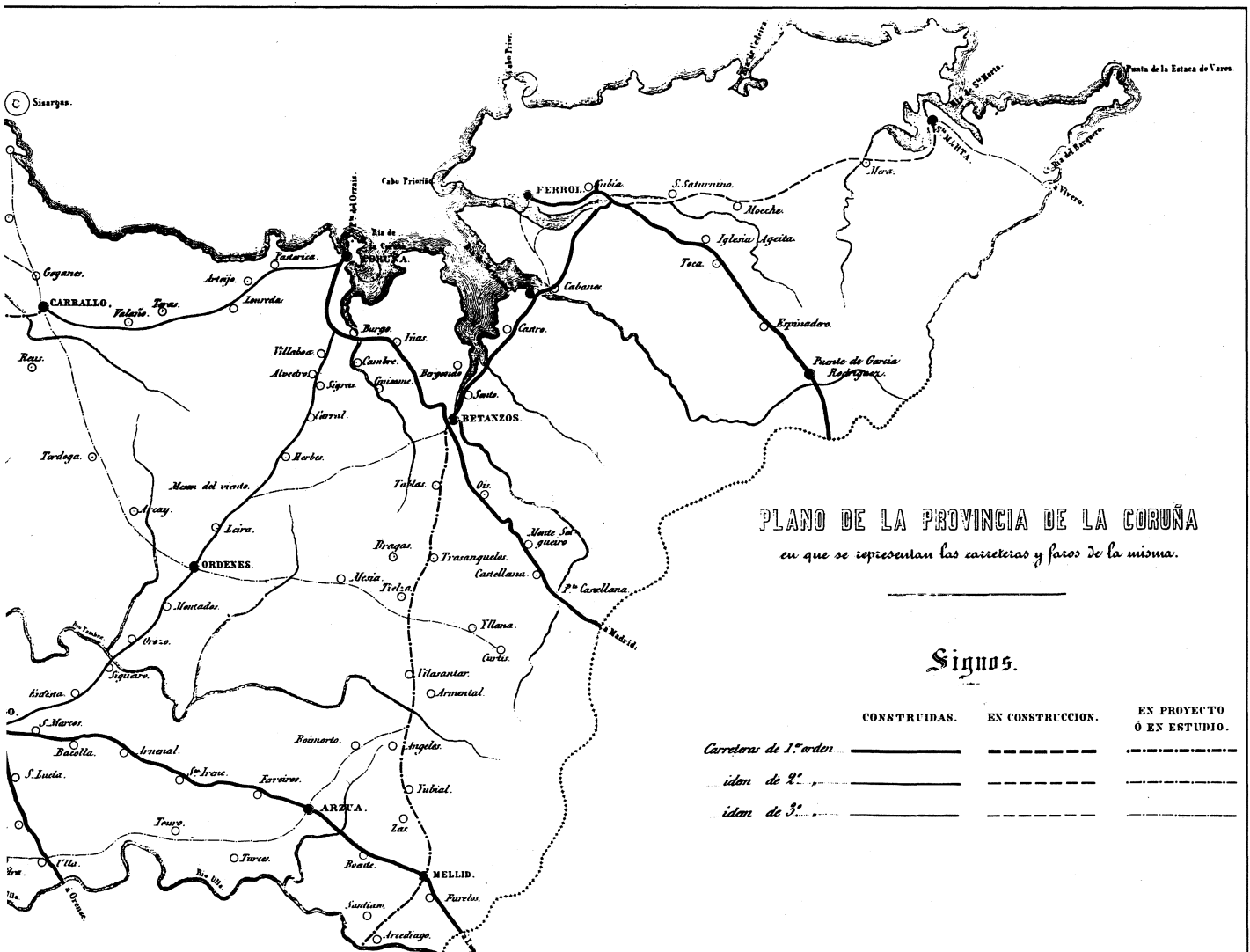
En conjunto, un panorama rico en aspectos que relacionan el arranque de las obras públicas provinciales con la primera institucionalización —no sólo administrativa— de formas de entender la ordenación del territorio.

La vida profesional de Uribe se desenvuelve en un período especialmente significativo en el desarrollo de las Obras Públicas en España: en el momento de su arranque como política estatal provincial. Rasgos destacados de aquella política son: la dimensión centralizada de las decisiones, el establecimiento de Cuerpos técnicos de ingenieros - funcionarios y la concertación de la Escuela Especial de Caminos y la Revista de Obras Públicas con la formación técnica y administrativa del Cuerpo. El modelo planteado por Bethancourt en 1803 (2), se desarrolla con vigor entre 1833 y 1870 permitiendo caracterizar el período isabelino como un todo en sus facetas administrativas, legislativas y técnicas. Algunos aspectos especialmente ilustrativos son: el impulso legislativo entre 1833 y 1836, creándose las subdelegaciones de Fomento y el Cuerpo de Ingenieros Civiles, abarcándose por primera vez en los Presupuestos del Estado los gastos de Obras Públicas y dictándose la primera Ley de Expropiación Forzosa. Con estos elementos se sientan las bases para un progresivo ajuste hacia la programación de carreteras y servicios marítimos desde 1840, estableciéndose a través de las leyes de 1851 y 1857 un sistema de clasificación viaria que permitirá en 1860 la formulación del primer Plan General de Carreteras. A su vez se regulan en este período las travesías, la conservación, las plantaciones de arbolado, la normalización de anchos, etc. Finalmente en esta rápida caracterización se intenta la coordinación con los caminos provinciales y vecinales estableciéndose un principio jerárquico y funcional de subordinación de redes, principio teórico nunca bien digerido en la práctica administrativa que dejará aplazada la construcción de una red menuda siempre pensada en sentido arborescente (4).

En 1847 Uribe termina sus estudios y es nombrado Ingeniero 2.º con destino en el distrito de Orense donde desde 1843 radicaba la sede de la organización de OP para Galicia. Entre 1847 y 1854 trabaja en la redacción de proyectos y dirección de obras en La Coruña y Pontevedra. De su expediente se conocen algunas obras, siendo lo más expresivo de su trabajo los artículos



publicados en la ROP en 1854 (5). En «Faros de las Costas de Galicia», su primer artículo, cuyo objeto es hacer una ligera reseña de los faros construidos en la costa de Galicia, indicando la disposición en que se encuentra su alumbrado, Uribe inicia un estilo de descripción que continuará en sus trabajos posteriores: punto de vista administrativo, lenguaje casi oficial, absoluta



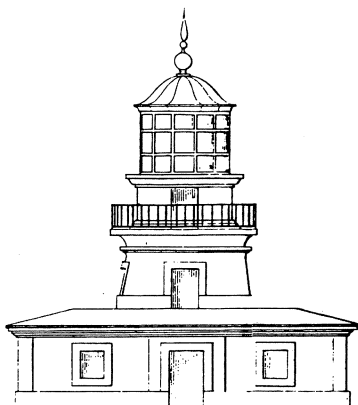
EL PLANO DE LA PROVINCIA (ILUSTRACION DEL ARTICULO DE 1863) COMO EXPRESION DEL AMBIENTO DE PLANIFICACION DE LAS OBRAS PUBLICAS.

neutralidad, detalle técnico de cada obra en el marco de una puntualizada visión de conjunto de los 13 faros de diferentes órdenes establecidos para esta provincia por el Plan de Alumbrado Marítimo de 1847. Apenas se insinúa una caracterización geográfica más personalizada así como una intención taxonómica a la hora de presentar los proyectos.

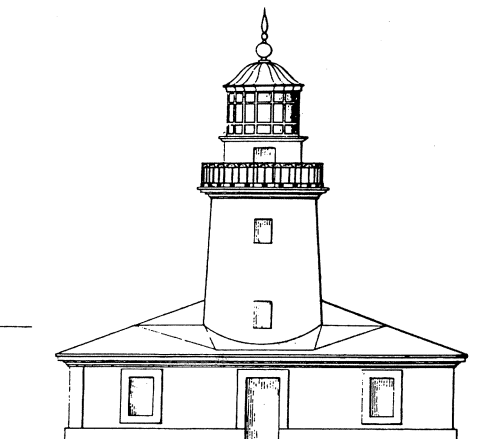
Tras un breve periodo de dos años en Castellón y Valencia en 1859 Uribe es nombrado Ingeniero Jefe y destinado al frente de la provincia de La Coruña donde continuará hasta su enfermedad en 1870. Un año antes se había producido una decisión administrativa de importancia: la provincialización de los distritos de OP que venía siendo reclamada por el Cuerpo (6). Se atiende a un

COSTA DE GALICIA.

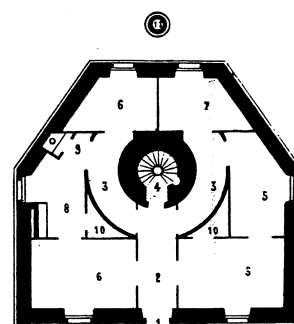
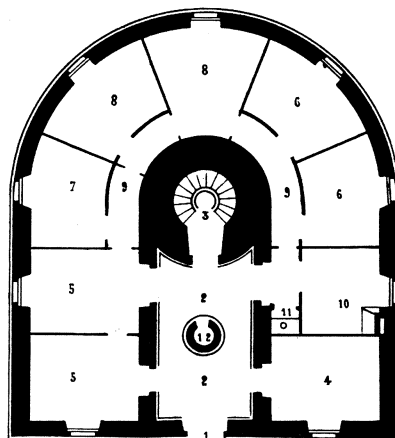
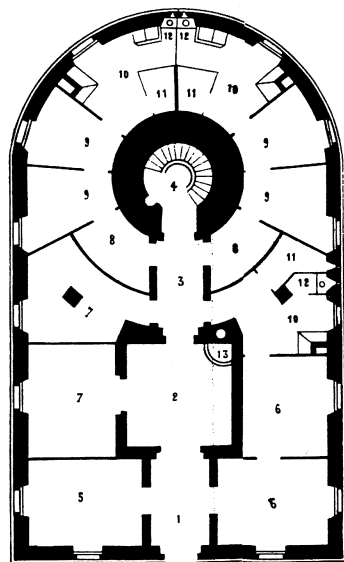
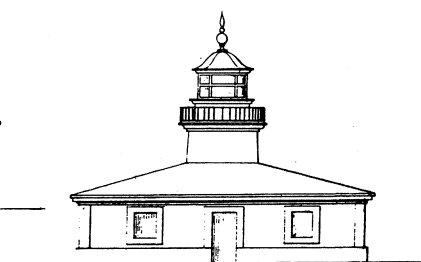
Faro de las islas Cies
2.º orden.



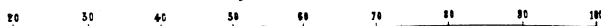
Faro de Corrobedo
3.º orden.



Faro de la isla de Sálvora
4.º orden.



Escala de 1 por 800



Celedonio de Uribe.

TIPOS DE FAROS (1854): JERARQUIA ADMINISTRATIVA Y UNIDAD DE PROYECTO

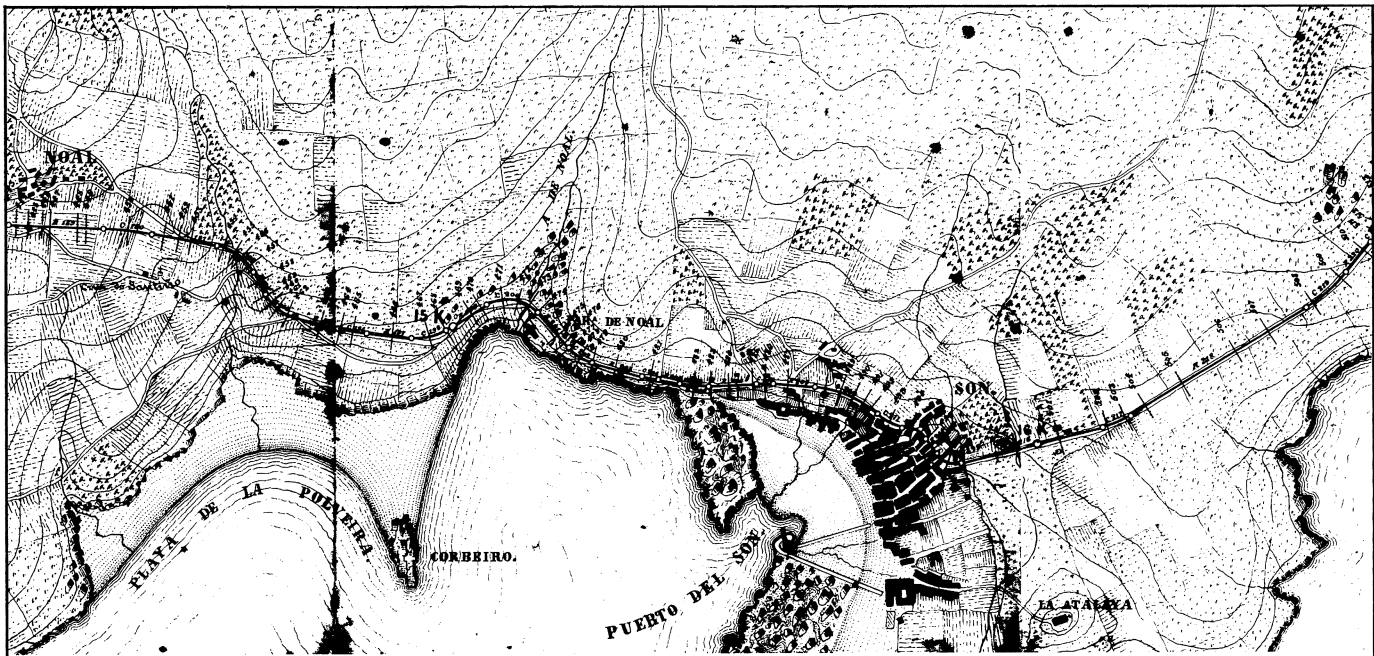
principio de eficacia pero también se institucionaliza definitivamente una visión territorial de la inversión pública que afectará definitivamente al conjunto de las entidades locales (7).

Es en este nuevo marco provincial donde ha de entenderse la importante década del 60 - 70 por su volumen de inversión y por la amplitud de la programación y proyectación. Piezas centrales son el desarrollo por la Dron. Gral. de la Ley de Puertos de 1858 y la ejecución de los Planes Generales de Carreteras del Estado de 1860 y 1864, a los que se pretende, desde el Ministerio de Fomento, acompañar de Planes de Caminos asumidos por las Diputaciones Provinciales.

En 1862 Uribe pasa a dar cuenta de su gestión al frente de la Jefatura de OP. La serie de artículos «Obras Públicas de la Provincia de La Coruña en fin del año de 1862», así como las posteriores Noticias, Reseñas y Memorias de 1865, 66 y 69 junto con la notable «Reseña de los Proyectos y de las Obras del Puerto de La Coruña» (8), completan el cuadro de publicaciones en la ROP iniciado con los «Faros». Sorprende la rotundidad y minuciosidad de la descripción en la que los servicios marítimos y terrestres son desmenuzados proyecto a proyecto con todos sus datos técnicos, económicos, administrativos y de personal. Y es curioso que tal tarea realizada por un joven ingeniero en el inicio de su carrera



GRAN ESCALA PARA LA ELECCION DEL TRAZADO DE LA CARRETERA FERROL - ORTIGUEIRA (1861)

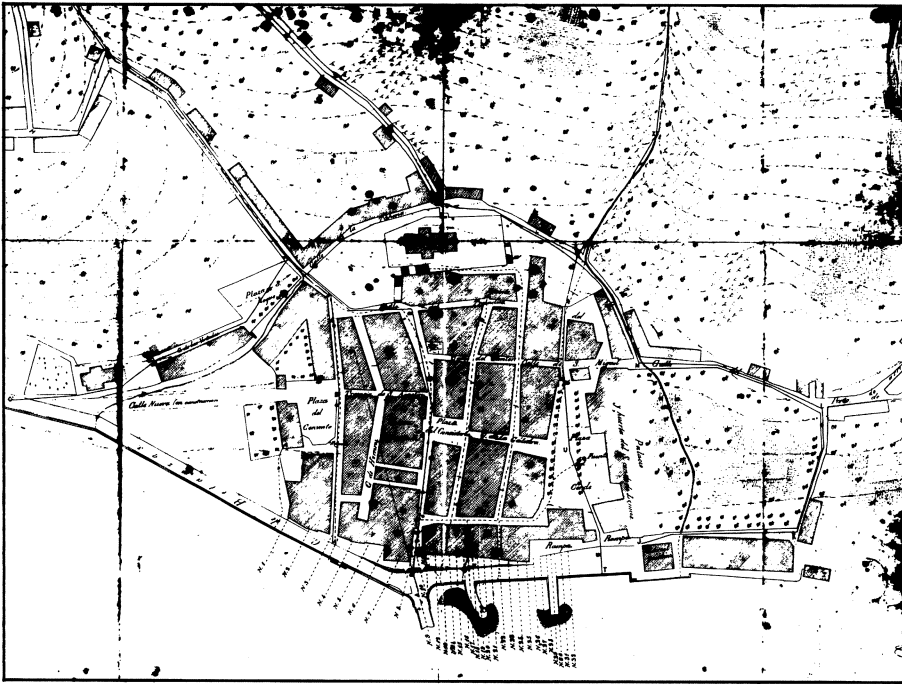


DETALLE PARA EL PROYECTO (CARRETERA NOYA - PUERTO DEL SON, 1868).

directiva no haya tenido continuidad ni complemento en el resto de las provincias gallegas (9). Indica sin embargo un talento y estilo común a los más destacados ingenieros españoles del XIX. Desde Bethancourt hasta Alzola y Minondo pasando por los coetáneos Montesinos y Martí (10) los ingenieros de avanzada vinculan sus conocimientos a la administración pública y se obligan, no solo al rigor en sus proyectos sino también a la reflexión facultativa en posición directiva haciendo una apuesta por la modernización a la vez académica, política y técnica. La Revista de OP se convierte así más que en un órgano corporativo, en un documento para entender críticamente la continuidad de la acción de Fomento por

encima de la compleja legalidad decimonónica. Pero el interés de Uribe no radica sólo en la noticia de su gestión y de su época. Su trabajo como proyectista participa de esa diversidad y claridad que caracteriza la política de obras públicas como acción territorial de largo plazo.

En la provincia de La Coruña donde la programación abarca a la vez la previsión de una extensa red de carreteras sobre una base casi inexistente, junto con la construcción de puertos menores y los propios temas de acceso a infraestructura de puertos de La Coruña y Ferrol —en un momento en el que la construcción del ferrocarril de Madrid empieza a ser solamente



LA INTERVENCIÓN DE LA INGENIERÍA EN LAS VILLAS SE EXPRESA EN LOS MALECONES, RAMPAS Y DESAGÜES DE PONTEDEUME (1861).



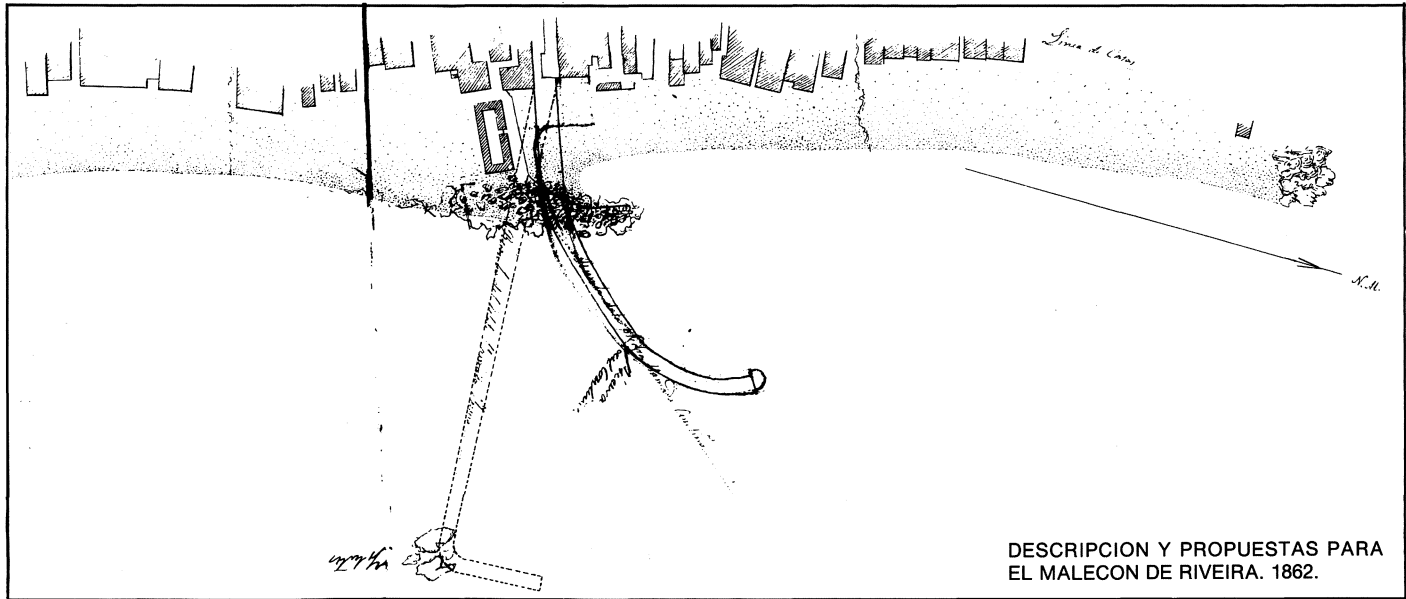
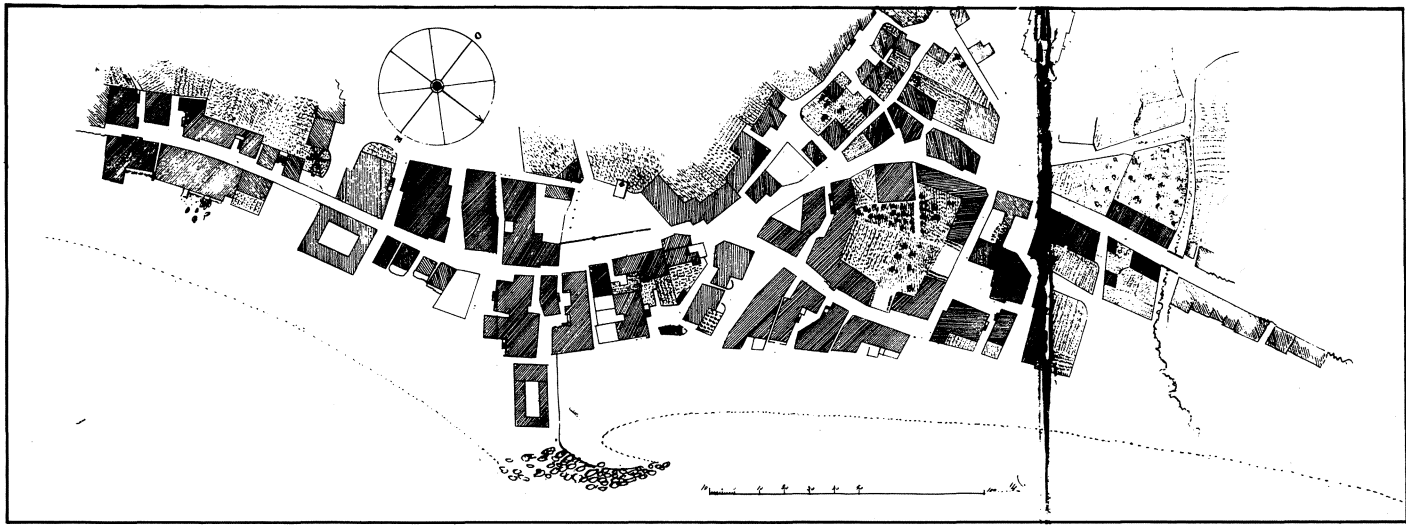
PROYECTO PARA LA TRAVESÍA DE MUGARDOS (1866)

discutida—, el alcance de las obras estatales adquiere ante todo naturaleza de soporte territorial, de fomento de actividad productiva agraria y pesquera, de incentivo a la formación de mercados y de conexión intrarregional, anticipándose al ciclo industrial. Esta reflexión está explícita en el acusado carácter fisiocrático y en el sorprendente reconocimiento de la diversidad geográfica y productiva de los rincones de la provincia por parte de Uribe y sus colaboradores a la hora de la redacción de las Memorias y de la justificación ante la Dirección Gral. de la conveniencia de los proyectos. Ningún localismo, voluntad de interés general, pragmatismo administrador, racionalidad técnica son características del coherente hacer general.

Por otro lado, el trazado de la carretera, la travesía, el puente, el malecón, la precisión de desagües, se presentan como obras complementarias y sucesivas que atienden a una incipiente acción de ingeniería urbana sobre todo en los núcleos costeros: Mugarzos, Sada, Pontevedume o Sta. Eugenia de Riveira deben sus primeros planos de detalle al trabajo de Uribe y colaboradores,

que no a una acción municipal inexistente en el momento.

Y es ante todo en el trazado y proyecto de la carretera donde el trabajo del Ingeniero permite apreciar una mayor seguridad. Establecidas las bases para la redacción de proyectos en los Pliegos de Condiciones y Manuales (11), la ingeniería de los 60 se basa en la definición del trazado a escala 1/50.000 para el anteproyecto sobre un concepto de conectividad próxima a los núcleos, utilizando cuando es topográficamente posible los caminos reales. A escala 1/5.000 se redactan los proyectos de trazado resolviendo la adaptación al terreno con pequeñas obras de fábrica antes que con movimiento de tierras y rasante longitudinal continua. En esta preferencia por la sección transversal junto con la tipificación de los detalles, la complementariedad de la plantación de árboles, uso del adoquín y la propia representación comprensiva del territorio, radica quizá el atractivo que estos documentos —no ya sus verificaciones reales hoy asfaltadas, ancheadas y desarboladas— sugieren a la presente sensibilidad sobre los temas de la proyectación del territorio.



BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

- (1) Archivo General del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Expediente personal. leg. 6.644.
- (2) BETHANCOURT, Agustín de. Noticia del estado actual de los caminos y canales de España, causa de sus atrasos y defectos y medios de remediarlos en adelante. Dada al Excmo. Sr. D. Pedro Cevallos por... año 1803. ROP, XVII (1869). 54-58, 68-71, 115-16, 156-58.
- (3) GARCIA ORTEGA, Pedro. Los Planes de Carreteras del Estado. Boletín de Información del MOP, 241 (1978). 15-21
MARTI, Víctor. Plan de Carreteras para la Península e Islas Adyacentes. ROP, VIII (1860). 218-21, 227-30, 233-36.
- (4) MARTI, Víctor. Planes de caminos provinciales. ROP, XIX (1866). 29-33.
MADRAZO, Santos. El sistema de transportes en España 1750-1850. Madrid. CICC - Turner. 1984, 151-60.
- (5) Uribe, Celedonio de. Faros de las Costas de Galicia. ROP, II (1854). 99-106 y Lam. 22.
Lazaretos. ROP, II (1854). 173-75.
- (6) RODRIGUEZ, Gabriel. Nueva División de los Distritos de Obras Públicas. ROP, VI (1858). 10-11.
- (7) DALDA, Juan Luis. Diputaciones provinciales y planeamiento urbanístico: perspectivas. CEUMT, 38 (1981). 37-40.
- (8) URIBE, Celedonio de. Obras Públicas en la Provincia de La Coruña en fin del año 1862. ROP, XI (1863). 71-75, 77-82, 89-95, 101-05, 113-19, 130-32 y Lam. 17.
- Noticia de Proyectos de Obras en la Provincia de La Coruña. ROP, XIII (1865). 216.
Reseña de las Obras Públicas que se hallan en construcción en la Provincia de La Coruña. ROP, XIV (1866). 25-28.
Reseña de los proyectos y de las obras del Puerto de La Coruña. ROP, XIV (1866). 145-49, 177-80 y Lam. 60.
Resumen de la Memoria sobre el estado y servicio de las Obras Públicas de la Provincia de La Coruña en fin del año de 1866. ROP, XVIII (1869), 217-18.
- (9) Con la excepción de, FUENTE, Manuel de la. Ingeniero Jefe Provincia de Pontevedra. Memoria referente a los caminos provinciales hasta el fin de marzo de 1884. ROP, XXXII (1884). 237-40, 269-72, 284-88, 331-36 y 346-51.
- (10) ALZOLA Y MINONDO, Pablo de. Las Obras Públicas en España. Estudio Histórico. Bilbao: Casa de Misericordia. 1890.
Reed. Historia de las Obras Públicas en España. Madrid. CICC - Turner, 1979.
MONTESINOS, Cipriano Segundo. Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dron. Gral. de Obras Públicas. Madrid: Imprenta Nacional, 1856. ROP, V (1857). 116-19, 129-32, 141-44.
MARTI, Víctor. Obras Públicas en España. ROP, XVIII (1870). 214-19, 223-29, 238-43, 251-55, 275-76, 289-91; XIX (1871). 15-19, 48-51.
- (11) GARRAN, Mauricio. Tratado de la formación de proyectos de carreteras. Reseña bibliográfica en ROP, XI (1863). 253-55.
MARTI, Víctor. Formularios para el estudio de los proyectos de carreteras. ROP, XXIII (1875). 121-25, 134-38, 145-48, 181-85, 205-09, 256-63 y 265-68.