

de Búrgos y el Burgo de Osma. Este trozo, que es toda la parte comun á las dos líneas que hay en la provincia, tiene de longitud cerca de 6 leguas, y el precio en que está adjudicada es 1.407.000 reales. Comprende en su trazado á Langa y San Estéban de Gormaz, y su inmediacion al Duero le proporciona recorrer una de las mas fértiles comarcas de la provincia. Hasta el dia se han ejecutado obras por valor de la mitad del presupuesto, el cual habrá de sufrir algun ligero aumento á causa del nuevo puente que es indispensable construir sobre el Uebro en el Burgo. Las indemnizaciones por espropiacion forzosa no han ascendido mas que á 104.500 reales, por el cuidado con que se ha llevado la traza por los terrenos peores en cuanto ha sido posible, sin perjudicar las buenas condiciones del camino.

En el Burgo de Osma se habian estancado los progresos de la línea transversal á causa de las dudas ocurridas sobre los cuatro diversos trazados, hasta que á fin del año último se decidió el gobierno á ordenar la construccion del trozo comprendido entre el Burgo y Soria en vista de las ofertas hechas por la diputacion provincial. Este segundo trozo, de 57 kilómetros de longitud, se ha rematado en 2.421.575 rs.; los pueblos mas notables por donde pasa son Valdealbillo y Villaciervos, rico este último en ganados lanares, y cerca de Calatañazor; la obra mas notable que ha de ejecutarse, es un puente de dos arcos sobre el Avion en Valdealbillo. Con esta determinacion queda ya en trabajos casi toda la línea de Soria, pues solo falta emprender el trozo de Agreda á Tarazona, que proyectó el ingeniero Ibarráran, cuya obra ayudaria con gusto esta última ciudad, que es cabeza de obispado de todos los pueblos de la provincia de Soria que están en la region del Ebro, y que tambien reportarian utilidad en tener espedita esta comunicacion. Podemos prometernos que en 1856 quedará terminada toda esta gran línea desde Valladolid á Zaragoza.

Segun la ley de carreteras, todos los trozos deberian haberse costeados en parte por el Estado y parte por la provincia; pero por efecto de circunstancias particulares, el primer trozo se paga por entero con fondos del Estado, y el segundo con fondos de la provincia, teniendo en cuenta lo que cada cual adelanta y lo que adelantó la provincia para otras obras.

En la línea de Almazan no hay nada hecho: aun falta el proyecto y presupuesto del trozo 2.º entre Almazan y Ariza; pero es probable que se concluya este año, con lo que el gobierno podrá resolver acertadamente si conviene construir la línea del Burgo, Almazan y Ariza ó de Soria, á las ventas de Ciria y Calatayud. Nuestra opinion está ya consignada; solo añadiremos que en el primer caso se tendrá una segunda carretera haciendo 106 kilómetros; en el segundo no se tendrá mas que una despues de haber hecho 94. En cuanto al trozo desde Calatayud á Almazan, no creemos necesario demostrar su inutilidad, pues nadie aboga ya por su construccion.

(Se continuará).

EDUARDO SAAVEDRA.

EFFECTOS DE LA CENTRALIZACION EN EL SERVICIO DE LAS OBRAS PÚBLICAS.

La *Revista* ha consignado en uno de sus anteriores números las causas principales del mal estado de viabilidad de las carreteras en España. En el artículo á que nos referimos se hace notar la escasez de los recursos que al objeto se aplican, la falta de los elementos materiales para atacar la destruccion en su origen reponiendo constantemente las pérdidas que el uso ocasiona y tambien la *oportunidad* en las operaciones de conservacion y en aplicar las cantidades de que se dispone.

Hoy queremos señalar la causa principal de esta falta de oportunidad como consecuencia del sistema actual de contabilidad é indicar, aunque ligeramente, los perniciosos resultados para el servicio de las obras públicas de la enojosa centralizacion erigida en principio absoluto de la administracion actual. La revolucion que acaba de llevarse á cabo en España debe traer consigo la regeneracion política, económica y administrativa del país, y en tal ocasion nos parece de oportunidad el objeto de estas líneas.

Quando por efecto del tránsito ó de los agentes ordinarios de destruccion en una carretera, ó por un caso fortuito de cualquier naturaleza, algun trozo ó seccion ó una obra cualquiera exige una reparacion y por consiguiente un gasto, los procedimientos que han de seguirse hasta obtener por los trámites establecidos la cantidad necesaria, retrasan tan considerablemente su empleo, que ó no es oportuno, ó no es suficiente para remediar el mal que se acrece cada dia. Efectivamente, segun el órden riguroso, se da cuenta al jefe del distrito á que corresponda la localidad, remitiéndole el presupuesto de la reparacion con la descripcion conveniente; si obtiene su conformidad lo dirige á la superioridad ó sea á la direccion general en Madrid: esta oficina, con la brevedad que los demas asuntos permiten, aprueba ó repara el presupuesto; en el primer caso, que es el mas favorable, comunica al distrito su aprobacion á fin de que en el primer presupuesto mensual que se forme vaya incluida la cantidad: lo hace así el encargado de la obra, y como la consignacion correspondiente á este presupuesto es dos meses posterior á su formacion, resulta en el caso mas ventajoso, y añadiendo otros dos meses para los primeros trámites, que el plazo de cuatro es el mas corto que la obra ha de estar esperando su reparacion, y como cada dia su destruccion es mayor y mas rápida, puede asegurarse que no basta el primitivo gasto calculado, y aun esto no seria el mayor mal. Escusado es decir lo que resultará en el caso muy frecuente de que la consignacion sufra algun retraso por cualquiera de las mil causas que le pueden originar, y la cantidad tenga que reclamarse en un nuevo presupuesto, porque no sirve que este se halle aprobado, pues la tesoreria *central* no puede dar ni provisional ni definitivamente la mas pequeña cantidad que no esté consignada y colocada en su seccion y capitulo correspondiente. Si estos inconvenientes tuvieran lugar solamente en los casos extraordinarios por

sucesos y gastos raros é imprevistos, menos sensible seria; pero los mas ordinarios entran en el mismo régimen. Veamos lo que diariamente sucede. En la conservacion de una carretera hay dos clases de gastos: una constante que es relativa á los haberes del personal fijo afecto á la misma carretera, y otra variable que comprende los jornales auxiliares indispensables en ciertas ocasiones y los materiales de reparacion. Los gastos comprendidos en la segunda clase no pueden preverse con la anticipacion necesaria, segun el sistema de consignaciones, para ser invertidos oportunamente. Por ejemplo, cuando sobrevienen lluvias continuadas, las operaciones de conservacion se multiplican; la estraccion del lodo, el revoque, el hacheo ó empleo del material aprovechando la humedad, el cilindrado, etc. son labores precisas; pero precisas en la misma época, en dias marcados, no cuatro ó seis meses mas tarde. Sin embargo es preciso ver con dolor perdida la ocasion, abandonadas y destruzadas las obras por el mismo elemento que es su principal auxilio para consolidarlas y conservarlas. El ingeniero encuentra cerrada é inflexible á la tesoreria central para recibir la menor cantidad, que como hemos dicho antes no esté aprobada y consignada é incluida en el capitulo ó párrafo que le corresponda, segun el nombre de la operacion á que se aplique. Aun satisfechas estas condiciones, surge con frecuencia otro inconveniente.

Como la tesoreria es única y central, reúne los fondos que se recaudan por todos conceptos y hace igualmente los pagos de todo género: si las consignaciones que sobre la misma pesan esceden al capital, lo cual suele suceder, una parte no podrá hacerse efectiva, y cuando esta parte es la que corresponde á obras públicas, las consecuencias son bien enojosas. Recordaremos entre otras el conflicto que se ocasiona á un ingeniero que en vista de la aprobacion y consignacion de un presupuesto dispone la ejecucion de las obras y hace gastos de jornales y de materiales, gastos de inmediata satisfaccion, que no admiten espera sin graves consecuencias. Muchos casos de esta naturaleza pudiéramos citar, y alguno que por desgracia nos ha tocado directamente, dicho sea de paso. El conflicto de que hablamos no puede remediarse con la brevedad necesaria, gracias al admirable orden centralizador, aun cuando en la seccion vecina, en una legua inmediata, sobrasen fondos consignados para la misma clase de operaciones. Si esa seccion ó legua, aunque de la misma carretera y distrito, pertenece en la distribucion á otra provincia y por consiguiente á otra tesoreria, porque sin autorizacion de la superioridad no puede hacerse traslacion de fondos de una á otra, y sabida es la ligereza con que marchan en las oficinas las comunicaciones oficiales y se resuelven las reclamaciones.

Añádanse á estos inconvenientes las detenciones que produce con frecuencia la menor equivocacion en designar el capitulo á que corresponde cada clase de gastos, ó en consignar á distinta provincia cantidades que figuran en el presupuesto de un mismo distrito y para una misma carretera, y sobre todo las consecuencias de las oscilaciones poli-

ticas, siendo la caja comun para toda clase de fondos é iguales los trámites para servicios de distinto género, y se comprenderán los efectos que la centralizacion produce bajo el aspecto solamente que hasta ahora hemos considerado de la *oportunidad* en los gastos.

Estas observaciones se aplican del mismo modo y con peores resultados que á los gastos de conservacion, á las obras nuevas de cualquier especie ejecutadas por administracion ó por contrata. Cualquiera comprende las consecuencias de una paralización ó de una suspension de pagos, y los inconvenientes de sujetar el orden de las construcciones á la variable existencia de fondos y á su inseguridad. Esta inseguridad la dejamos manifiesta con las indicaciones espuestas, y puede concluirse, que á pesar de los presupuestos y de las consignaciones, el ingeniero ignora hasta el momento de hacer los pagos la cantidad de que va á disponer, porque depende esclusivamente del estado de fondos en una tesoreria sobre la cual pesan las atenciones de todos los ramos de la administracion, en la que ingresos y gastos solo están sujetos á probabilidades, y en fin, que por la menor perturbacion ocasionada en cualquier parte del servicio público, hace sentir su influjo inmediatamente en las demas. De aqui las continuas fluctuaciones que para las obras públicas, al menos, son muy fatales. Es preciso convenir en que esta parte de la administracion debe tener una direccion especial, una organizacion independiente y propia. La uniformidad del movimiento en todos los ramos solo puede aceptarse en grande escala, en cuanto que tiene relacion con el sistema general; pero no en sus detalles, no en las aplicaciones especiales.

Consecuencia tambien de la centralizacion es la reunion de cantidades que se recaudan para objetos distintos y especiales, falseando asi la base de algunos impuestos. En el ramo de obras públicas tenemos el de portazgos cuyo objeto, segun las condiciones con que se impone y han presidido á su formacion, no es otro que atender á los gastos de conservacion de las carreteras. La contribucion que se exige al que usa un camino á titulo del desgaste ó deterioro que ocasiona, no debe tener otro empleo distinto que la reposicion de ese deterioro, que la conservacion en buen estado de ese camino. Si los productos se destinan á formar parte de las demas rentas del Estado, si se prescinde de su objeto especial, desaparezca entonces el impuesto con el carácter y condiciones que tiene, y con menos coste y menos odiosidad tambien puede el Estado bajo otro titulo percibir su producto.

Á los perjuicios materiales para las obras que antes hemos indicado, viene á añadirse otro resultado que no queremos olvidar, y es la complicacion y mayor número de documentos que se originan. Desgraciadamente y sin este aumento, es ya considerable el trabajo que ocasiona al ingeniero la redaccion de listas, partes, estados, certificaciones, informes, etc., tal como el servicio se halla organizado, obligándole á ocupar un tiempo precioso en tareas puramente de oficina, y distrayéndole de las que en nuestro juicio son mas interesantes y mas

propias de su instituto. Esta complicacion se estiende asi mismo á las demas oficinas del Estado; si alguno lo dudare, no tiene mas que examinar las firmas que aparecen en el mas sencillo libramiento, los diferentes funcionarios y dependencias que intervienen en la formacion de un documento. Veamos, por ejemplo, una lista cualquiera de gastos. El ingeniero remite un ejemplar al jefe del distrito, que debe tener un conocimiento inmediato; estiende otro para el funcionario conocido con el nombre de interventor de obras públicas, que lo trasmite á la direccion de contabilidad para los efectos que ha de obrar en esta oficina conforme á su institucion, y con un tercer ejemplar se dirige á la oficina de hacienda respectiva para la operacion del pago. Si ademas el gobierno de provincia tiene intervencion en la obra á que se refiere el gasto, estiende otro ejemplar para el conocimiento de esta dependencia, y agregando el que en su oficina ha de conservar y suponiendo una regular estension á la lista, acompañada de varios documentos justificantes, puede calcularse el trabajo material de escritura para solo este objeto. Cada clase de gasto correspondiendo á un capítulo ó artículo distinto del presupuesto, exige una cuenta y un libramiento separado; el libramiento mas sencillo tiene nueve firmas, y las clases de gastos son muy variadas. No queremos detenernos á mayores detalles, y creemos que bastan las indicaciones consignadas para el objeto que nos habiamos propuesto.

Diremos solamente dos palabras sobre los interventores de obras públicas que acabamos de citar. No comprendemos la significacion de estos funcionarios creados últimamente, sin otra mision que poner una firma mas en los libramientos y servir de intermedios entre el ingeniero y la direccion de contabilidad para la remision de cuentas. ¿Para qué esta rueda inútil en el ya complicado mecanismo? La intervencion en las cuentas de obras, que no entienden ni han visto, se reduce á examinar si están conformes con la consignacion, si van provistas de documentos ó si están bien sumadas: si intervinieran en la ejecucion de las obras al hacer los gastos de jornales, de materiales ó de ajustes; si intervinieran en los pagos al hacerlos individualmente; si tuvieran que conocer de algo mas que de sumar unas cuentas, que por otra parte examina la tesorería de provincia para satisfacer su importe, sin perjuicio de que luego lo hace tambien la direccion de contabilidad, antes de que llegue su turno al último examinador, el tribunal de cuentas; si hicieran algo de esto, repetimos, podria disimularse su existencia. Pero nada absolutamente que justifique siquiera el nombre de interventores de obras; no tienen con estas la menor relacion, ni conocimiento alguno, ni intervencion de ningun género.

F. C.

LA REVOLUCION Y LAS OBRAS PUBLICAS.

Há mas de un año nos condoliámos en esta Revista de ver *«entregada la península á logreros políticos, merodeadores de opinion, que llamándose*

«sus abogados han sido sus verdugos,» hoy nos debemos felicitar porque horrorizada la conciencia pública de la abyeccion é inmoralidad que reinaba en nuestra patria, ha hecho un heroico esfuerzo para destruir las carcomidas bases de nuestra organizacion política y administrativa, y nos promete una regeneracion que inaugure nueva era. Felicitámonos como españoles, porque el sol que se eleva sobre nuestro horizonte es de paz, ventura y libertad; como ingenieros, porque con el progreso de las ideas se engendra el vapor y nace la electricidad; como soldados del *«ejército de la paz y de la civilizacion,»* porque llevaremos nuestros carriles de hierro hasta las playas de Lisboa para unir países que bañan los mismos rios y tienen las mismas costas. Quede la España sin mas limites que los Pirineos y los mares; asegure y fomente sus provincias de Ultramar; ilustre su pueblo que solo á sufrir se le enseñó y que merece recoger sazonados frutos del árbol de la libertad; regenere el entusiasmo de la patria, fecundo estímulo en todos los ramos del saber humano, y la península habrá recobrado entonces de una manera mas estable su antiguo puesto en el congreso de las naciones.

La Inglaterra en el siglo xvi; Suecia, la América del Norte y Francia en el siglo xviii; Bélgica en 1830, han rendido culto á la revolucion. España que no habia tenido sino rebeliones y alzamientos estériles en resultados, ¿habrá inaugurado hoy su revolucion política, económica y comercial?

La revolucion de paz que ardientemente deseamos no germina, no brota y no se desarrolla ni crea hondas raíces ni fructifica, sin la antorcha de la instruccion y sin las vias de comunicacion que civilizan las mas apartadas comarcas, borran las fronteras, asimilan los países y engrandecen las naciones. El algodón de la América que el concurso del carbon de piedra y el hierro de separados países lleva á la Gran Bretaña; que le tegan máquinas en cuya ejecucion ha intervenido necesariamente el transporte; que la locomocion le entrega al consumo; que mas despues le recoge la fabricacion de papel para someterle á la prensa de Guttemberg y difundir la luz á todo el mundo, ha necesitado que se circule por un extraordinario número de leguas y de puertos.

Una península sin dársenas y con desnudas costas que el mar diseña á su antojo; sin caminos que lleven á las aldeas los productos de la tierra y de las fábricas; con rios desbordados que cercenan sus campiñas mas feraces, y sin canales de riego que repartan el agua del cielo, no puede menos de quedar muy rezagada en la progresiva marcha de los estados civilizados.

Por muy obvias que aparezcan estas ideas, no las ha sentido la conciencia de nuestros gobernantes, porque se han acometido las obras públicas al acaso, sin un plan estudiado, sin un pensamiento completo. Si hubo alguna direccion general que se propusiera esta importante tarea, esterilizó sus esfuerzos la oposicion del ministro. Del actual digno jefe de este departamento tenemos derecho para pedir, y fundados motivos para esperar, que satisfaga la moral é inaugure la revolucion de las obras pú-