

39 D. Sebastian Gonzalez.
40 D. Antonio Palacio.
41 D. Manuel Ramirez.
42 D. Manuel Sanz.
43 D. Manuel Garcia Araus.
44 D. José Rebollo.
45 D. Javier Sanz.
46 D. Rogelio Inchaurrendieta.
47 D. Joaquin Bellido.
48 D. Enrique Leon y Mesonero.
49 D. Justo Fungairino.
50 D. Jaime Font.
51 D. Francisco Martinez Echeverria.
52 D. Gasto Olano.
53 D. Manuel Cervera.
54 D. José Pelagra.
55 D. Miguel Martinez Campos.
56 D. Eduardo Echegaray.
57 D. Miguel Muruve.

Ingenieros segundos.

1 D. Gumersindo Canals.
2 D. Federico Peyra.
3 D. Antonio Borregon.
4 D. José Maria Sagardia.
5 D. Federico Rivero.
6 D. Cipriano Martinez Gonzalez.
7 D. Francisco Cejudo.

Aspirantes primeros.**Aspirantes segundos.**

1 D. Manuel Pardo.
2 D. Luis Vasconi.
3 D. Leandro Alloza.
4 D. Ricardo Bellsola.
5 D. Leonardo Tejada.
6 D. Alejandro Cerda.
7 D. Bruno Moreno.
8 D. Pantaleon Gutierrez.
9 D. Antonio Arevalo.
10 D. Francisco Contreras.
11 D. Antonio del Solar.
12 D. Eusebio Gimeno.
13 D. Valentin Martinez Indo.
14 D. Emilio Izardí.
15 D. Vicente Jadraque.
16 D. Mariano Martin y Campos.
17 D. Miguel Marchamalo.
18 D. Francisco Sanchez.
19 D. Francisco Perez Casariego.
20 D. Juan Bautista Nehot.
21 D. Cesario Monroy.
22 D. Antonio Moreno.

Resumen.

Inspectores generales.	5
Inspectores de distrito.	15
Ingenieros gefes de 1. ^a clase.	50
Ingenieros gefes de 2. ^a clase.	51
Ingenieros primeros.	57
Ingenieros segundos.	7
Aspirantes primeros.	22
Aspirantes segundos.	22
Total.	187

PLANTILLA**CLASES.****Núm.**

Inspectores generales.	5
Id. de distrito.	15
Ingenieros Gefes de 1. ^a clase.	30
Id. de 2. ^a clase.	50
Ingenieros primeros.	80
Id. segundos.	120
Aspirantes primeros.	15
Id. segundos.	25
Total general.	340

SUBASTAS DE FERRO-CARRILES.

Ha llamado en estos últimos tiempos, y con fundadísimo motivo, la atencion de las personas que se ocupan en cuestiones prácticas de administracion, lo que viene sucediendo en algunas subastas de concesiones de ferro-carri-les, esto es, que fija por la ley la suma que el Estado ofrece como subvencion y que debe servir de tipo en el remate, suele sufrir en este la referida cantidad, no solo crecidas, sino extraordinarias y à veces considerabilísimas rebajas.

Una subasta ha habido, la del ferro-carril de Palencia à Ponserrada, en la que estando señalada como tipo para la subvencion la suma de 79 millones de reales, un licitador se ha quedado con ella por 59, ó, lo que es lo mismo, por las tres cuartas partes próximamente del referido tipo. En otra, la del camino de Medina del Campo à Zamora, para el cual la ley concedia una subvencion de 55 millones, rebajó el que con la concesion llegó à quedarse, hasta 12 millones ó cerca de las dos terceras partes.

Pero aun hay mas. En la subasta de la via de Manzanares à Córdoba en que ofrecia el Estado la suma de 92 millones como subvencion, hubo postor que la redujo hasta 27 millones de reales, ó à menos de la tercera parte.

Estas notables rebajas, mejor diremos, estos chocantes absurdos, han debido llamar, y han llamado de hecho, la atencion de los hombres pensadores que se ocupan en los intereses públicos, no solo en reuniones particula-

res, sino en el seno mismo de la representacion nacional.

Pero es de lamentar que la única vez que se ha tratado públicamente de este fenómeno, se haya examinado la cuestion de un modo superficial, y lo que es peor, se hayan espues-to consideraciones y opiniones completamente equivocadas, estraviando mas bien que esclariando el punto que vamos à debatir en este artículo.

Con efecto; en una de las sesiones celebradas la semana anterior por el Congreso, un digno diputado que à la cualidad de representante del país reúne la de ser individuo del consejo de administracion de una de las empresas mas importantes y mas poderosas de ferro-carriles de España, llamó la atencion del Gobierno de S. M. hácia el punto que en este instante nos ocupa, y lamentóse, con razon, repetimos, de que el país viese con asombro las enormes disminuciones en los tipos que se observaban en algunas de las subastas de ferro-carriles.

Pero al tratar de averiguar el origen de estas anómalas reducciones, espuso el orador errores que conviene à toda costa combatir, ya para que no carguen con culpas ajenas los que no tienen parte alguna en que semejantes rebajas hayan tenido lugar, ya sobre todo para que no obscureciéndose la verdad, sino presentándola como es, sencilla, clara, evidente, no se repita ni se agrave todavia mas el mal, y antes bien, conociéndolo, pueda corregirse.

Entremos en materia.

Sentado el hecho, cierto por desgracia, y

que nosotros hemos lamentado mas de una vez, de las estrañas reducciones de que hemos hablado, recomendábase al Gobierno, que á fin de que no se verificasen en adelante escándalos semejantes, tuviese cuidado de que los presupuestos de las obras de ferro-carriles, se hicieran lo mas atinados y lo mas próximos á la verdad que fuera posible, para evitar estas diferencias. Esta es, sencilla y claramente espuesta, la recomendacion que el interpelante hizo al Gobierno; de cuyo espíritu y letra se deduce que, guiado, sin duda, de la mejor intencion, pero no conociendo á fondo, y confundiendo el caso de una subasta en que se adjudica un servicio, cuyo presupuesto de coste se fija como tipo para el remate (unico caso en que tendria lo espuesto por él aplicacion) con aquel en que no figura este presupuesto como tipo, sino una subvencion, como sucede en los ferro-carriles, estaba en la errónea persuasion de que la causa de que hayan tenido lugar en las subastas las referidas rebajas, eran las equivocaciones é inexactitudes cometidas en la formacion de los presupuestos: ¡error, volvemos á decir, lamentable!

¿Se quiere saber cuál es la verdadera causa de estas rebajas, y quiénes son los que contribuyen á crearlas? Pues nosotros, descosos de poner de manifiesto el error, y de colocar las cosas en el lugar que les corresponde, y con el objeto tambien de evitar para lo sucesivo los males que hemos lamentado, vamos á decirlo con claridad, esponiendo simplemente los hechos; dando á conocer la tramitacion que han seguido segun por lo general estos asuntos; fijando en dónde está el origen de las mencionadas, y como las llamaba el mismo diputado, escandalosas rebajas, y deduciendo, en fin, las consecuencias que de todas estas consideraciones necesariamente tienen que desprenderse.

Sabido es entre las personas conocedoras de estas materias, que en otros países en que en algunos casos se ha adoptado, como en España, para la ejecucion de los caminos de hierro, el método de las subvenciones en dinero, lo primero que se hace cuando se trata de conceder una línea, que supondremos ser de 100 leguas, es su proyecto con los presupuestos de todo el coste y del producto liquido de la explotacion; y con este indispensable antecedente, viendo así la suma que cuesta el camino por su primer establecimiento, esto es, el capital que exige, que por ejemplo supondremos de 5 millones por legua, ó 500 millones, y el rendimiento neto ó liquido anual que da su explotacion, que puede fijarse, como ejemplo tambien, en 45 millones, trabajos todos que hasta aquí son de la esclusiva competencia de los ingenieros, se hace despues de todo, lo úl-

timo, la ley, en la que, fijando primero el tanto por 100 razonable que justamente debe sacar la empresa al capital que emplee, por ejemplo, el 10, y viendo así que con los 45 millones liquidos de la explotacion no se obtiene rédito sino para 450 millones de reales, se señala luego como tipo para la subasta, como subvencion, el resto hasta los 500 millones, esto es, 50 millones de reales, es decir, la parte del capital á que los rendimientos del camino no dan interés y amortizacion correspondiente, y que abona como suplemento el Estado.

Markado de este modo el tipo de la subvencion, no se observan ni pueden observarse generalmente en la subasta rebajas exageradas, y si se observan, pueden entonces realmente provenir, ó de estar mal hechos los presupuestos de coste ó de rendimientos liquidos, ó de haber fijado la ley implícitamente como interés del capital un tanto por 100 excesivo, ó de error por parte del adjudicatario al hacer su proposicion.

De todos modos, no hay mas camino razonable y lógico, que el que hemos indicado para proceder á la adjudicacion de un ferro-carril: formar primero los presupuestos por los ingenieros, y hacer, por último, la ley, fijando implícitamente el tanto por 100 de interés razonable al capital, y señalando, en fin, como resultado de este tanto por 100 el tipo de la subvencion.

Esto es lo lógico, y esto es lo que parece imposible que no se haga en todas partes. Algunas veces, pocas por desgracia, se ha seguido tambien en nuestro país este camino; pero en otras muchas, y en general, puede decirse, porque es público y notorio, en España, imitando al Médico de MOLIÈRE, lo hemos arreglado de otra manera. Sea por las causas que quiera, en el mayor número de casos, tratándose de la ejecucion de los ferro-carriles, se ha seguido un camino enteramente contrario, por consiguiente absurdo.

En algunas ocasiones, aun teniendo ya á la vista el proyecto y los presupuestos de coste y de los rendimientos liquidos, al formular un proyecto de ley en los mismos cuerpos colegisladores, alterando lo propuesto por el Gobierno, como ha sucedido en muchos casos que pudiéramos citar; sin discutir primero cuál debe ser el interés justo que merece el capital, y fijándose en una circunstancia, como es el presupuesto del coste, que no tiene en absoluto relacion alguna con la subvencion; en una palabra, olvidando todo principio racional, y siguiendo un método inesplicable, se ha señalado el tipo de una manera completamente empirica, fijándolo en un tanto por ciento de este presupuesto, principio que no está fundado en consideracion ni criterio científico, ni econó-

mico de ninguna especie. Esto precisamente ha sucedido en la ley de uno de los ferro-carriles que ha dado lugar á las rebajas que han llamado la atencion de cuantos en estas cuestiones se ocupan.

Pero no es esto todo. En el mayor número de casos, aun ha sucedido otra cosa mucho peor. En efecto: muchas veces, cuando se ha reconocido en una comarca la conveniencia ó la necesidad de construir un ferro-carril, se han reunido los diputados de las provincias interesadas, y sin conocer á veces ni la longitud, ni los presupuestos de gastos y rendimientos, ni las condiciones del camino como empresa mercantil, han presentado un proyecto que luego ha sido ley, fijando; parece verdaderamente increíble! precisamente lo que no se puede fijar sino hasta *lo último*, esto es, el tipo de la subvencion, por ejemplo, el 40 por 100 del presupuesto *que luego resulte*. Semejante sistema, absurdo hasta lo sumo, pues las cosas deben llamarse por sus nombres, (obra como ve el señor diputado que ha dado lugar á estos renglones) no de los que forman los presupuestos, sino de otros, y en la que alguna vez, habrá tenido él parte, no ha podido menos de producir sus naturales é inevitables consecuencias, segun vamos á demostrar.

Hecha en efecto, en primer lugar la ley, y tipo en ella para el referido y desconocido camino, como preliminar y como tipo de la subvencion el 40 por 100 del presupuesto de la obra, se ha procedido despues, á lo último, á formular los proyectos y presupuestos, esto es, lo que primero era necesario conocer. Formados estos presupuestos, tenia que resultar, y ha resultado, que el de coste del ferro-carril, suponiendo las mismas condiciones anteriores, esto es, 100 leguas de longitud, ascendia á 500 millones de reales, y producía liquidados en explotacion 45 millones. Si esto se hubiera hecho antes que la ley, se hubiera visto que en este caso lógico era dar como subvencion, no el 40 por 100 del presupuesto, ó 200 millones, sino el 10 por 100 ó la suma de 50 millones. Pero como la ley que debió hacerse, no antes, sino despues de conocer el proyecto, estaba ya hecha y señalaba el 40 por 100 ó 200 millones de subvencion, y los diputados reclamaban el cumplimiento de esta ley y la realizacion de la subasta con arreglo á ella, se sacaba á remate una concesion de magnificas condiciones para los licitadores, pues que podian tomarla ganando en ello, no con la subvencion de 200 millones, sino con la de 50, ó lo que es lo mismo, con la quinta parte de subvencion. En este caso se encuentra tambien la subasta de otro de los ferro-carriles cuya rebaja ha causado justamente el asombro de todo el mundo.

Ahora preguntamos nosotros al diputado que en el Congreso hizo las indicaciones que

tratamos de rectificar, ¿es extraño, ó por el contrario, es muy natural que los licitadores, cuando *no se han confabulado*, hayan hecho proposiciones con enormes y aun escandalosas rebajas? ¿Y de estas escandalosas rebajas, como las llamaba con razon el referido diputado, tienen la culpa los que forman los presupuestos de las obras y de la explotacion, ajenos enteramente á la fijacion del tipo de la subvencion que sirve para la subasta, ó los que fijan estas subvenciones, unas veces, despues de hechos los presupuestos, aunque sin fijar primero el interes racional, y basándolas en un principio absurdo, como es el tanto por ciento del coste; y otras, las mas por desgracia, sin tener ni del terreno por donde ha de pasar el camino, ni de su direccion, ni de su longitud, ni de su esplanacion, ni de sus obras de arte, ni de su coste, ni de sus productos, ni de ningun presupuesto, ni de nada, *absolutamente nada*, la mas mínima idea?

La contestacion á esta pregunta se la dejamos al buen juicio de la generalidad, de la unanimidad, nos atrevemos á asegurar, de nuestros lectores.

Lo que hemos querido probar es, que si bien cuando los presupuestos sirven de tipo á las subastas y se hacen en estas subastas rebajas lógicas y enormes, la culpa por error ó por otra causa puede ser de los que han formado dichos presupuestos, así tambien cuando se toman por tipo para la subasta, no los presupuestos, sino una *subvencion*, como sucede en los ferro-carriles, y ademas, para fijar esta subvencion se sigue un método enteramente contrario al que dictan las nociones mas elementales de la ciencia, y hasta el buen sentido, como aqui hemos demostrado se ha seguido, entonces, si se hacen en la subasta lógicas y enormes rebajas que asombren al pais, la culpa, ya tambien por error ó por otra causa, es, no de los que han formulado los presupuestos, que no son tipo de la subasta, sino de los que con el mejor deseo sin duda, pero con una falta de método que debe combatirse con energia, han fijado dicha subvencion, que es el tipo, unas veces despues de hechos los presupuestos, pero partiendo de un falso principio, y otras, y son las mas, sin tener del camino ni de los presupuestos el mas diminuto conocimiento.

Fácil será ahora fijar, con mas conocimiento de causa, en quién, en el caso de que tratamos, está la falta, y si tienen ó no la mas mínima parte en ella aquellos á quienes, tal vez sin voluntad, y en formas corteses, se la ha atribuido el diputado á quien nos referimos, ó los que como hemos hecho patente fijan el tipo.

Hemos querido hoy deshacer un grave error que ha pasado sin correctivo, y que, tomando cuerpo y generalizándose, pudiera pro-

ducir fatales resultados, y explicar una sola causa, la principal, de las enormes rebajas que se han observado en algunas de las subastas de ferro-carriles.

Si se desea saber á fondo otras *concausas* que á lo mismo han contribuido, y que además han hecho, segun dijo otro señor diputado hace pocos dias en pleno Congreso, que haya ferro-carril que *se ha construido solo con la subvencion*, las cuales son las probabilidades que tienen las empresas, despues de obtenida una concesion; de variar los trazados haciendo rebajas en el coste; y de construir obras provisionales de poco coste en lugar de las definitivas, siendo en todas estas pretensiones contrarios casi siempre por los agentes del Gobierno y por este, y generalmente favorecidos y recomendados por otras poderosas influencias, cuya intencion no atacamos, pero cuyos resultados condenamos, entonces la posibilidad de mayores reducciones en los tipos de las subastas se hace mucho mayor.

Ya que no hoy, posible es que en otros números, á fin de aclarar cuestiones en el dia no muy conocidas, y defender los verdaderos y legítimos intereses del pais, nos ocupemos en estas cosas con detenimiento.

·RAMON DE ECHEVARRIA.

PARTE OFICIAL.

SUBASTAS.

1.º de Marzo. De las obras de la travesía de Sanlúcar la Mayor, en la carretera de Alcalá de Guadaira á Huelva. Presupuesto, 128.970 rs., 58 céntimos.

1.º de Marzo. De las obras necesarias para la terminacion del trozo 16 de la carretera de Madrid á Badajoz, y para el ensanche del puente sobre el arroyo de Correnches, en la propia carretera. Presupuesto. 408.944 reales.

Por extracto,

A. MONTERDE.

NOTICIAS VARIAS.

El Ingeniero primero D. Francisco Martinez Echeverria, ha sido agraciado por el Ministerio de la Gobernacion, con la cruz de segunda clase de la Orden de Beneficencia.

El Ingeniero primero D. Mariano Parellada ha pasado al servicio de la empresa del ferro-carril de Barcelona á Zaragoza, reemplazándole en la provincia de Barcelona donde se hallaba destinado, el ingeniero primero D. Miguel Muruve y á este en la de Lugo el Ingeniero primero D. Joaquin Bellido.

El Ingeniero gefe de segunda clase D. Antonio Vazquez ha pasado al servicio de la compañía de los ferro-carriles de Alicante y Zaragoza, reemplazándole en la provincia de Huelva el Ingeniero gefe de primera clase que lo era de Almeria D. Manuel Caravantes.

El Ingeniero primero D. Manuel Sanz que estaba destinado en la provincia de la Coruña, ha sido destinado á la de Almeria, reemplazándole el Ingeniero segundo, D. Francisco Cejudo.

El Ingeniero gefe de segunda clase D. Mariano Cervigon ha sido destinado de gefe de la provincia de Almeria.

El Ingeniero primero D. Enrique de Leon y Mesonero, ha sido destinado á la provincia de Segovia.

El ayudante tercero D. Guillermo Fernandez Alcalde ha sido dado de alta en el cuerpo y destinado á la provincia de Soria.

Por las noticias varias y artículos no firmados,

A. MONTERDE.

SUMARIO.

Inundaciones por D. E. Barron.—Necrologia de D. Fernando Gutierrez, por D. T. de A.—Escalañon del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.—Subastas de ferro-carriles, por don Ramon Echevarria.—Parte oficial.—Noticias varias.

EDITOR RESPONSABLE, D. AGUSTIN MONTERDE.

REDACCION: Carrera de S. Gerónimo, n.º 22, segundo.

Este periódico sale los dias 1.º y 15 de cada mes, acompañado de diez y seis paginas de una interesante coleccion de memorias y de la parte legislativa correspondiente. El precio de suscripcion es 8 rs. al mes en Madrid y 26 por trimestre en provincias. Se suscribe en la redaccion, y en casa de los correspondientes.

MADRID.—1861.

Imprenta de D. José C. de la Peña y Atocha. 149.