

MADRID 15 DE MARZO DE 1868.

TOMO XVI.

NÚM. 6.

Reforma del sistema de contratacion de las carreteras.

Con verdadero disgusto tomamos esta vez la pluma, obligados por la necesidad de contestar á ciertas indicaciones que, con pretexto del asunto cuyo titulo encabezan estas lineas, se han hecho, respecto del personal dependiente de la Administracion de Obras públicas, en varios periódicos de la córte. Nos agrada la discusion y la polémica cuando en el adversario vemos imparcialidad y buena fé, y por muy contrarias que nos sean sus opiniones, tenemos placer en examinarlas y contradecirlas, procurando, llenos del mejor deseo, convencerle, ó que nos convenza, si somos nosotros los equivocados. Pero cuando podemos sospechar que nuestro adversario obedece más bien á un sentimiento de antipatia ó á un interés personal y mezquino, que al amor de la verdad y de la justicia, la polémica nos disgusta, y si nos decidimos á entrar en ella por la conciencia del deber que nos obliga á no dejar pasar sin contestacion ó protesta apreciaciones infundadas é injustas, apoyadas en datos falsos ó desfigurados, que pueden extraviar la opinion, siempre lo hacemos con marcada y profundísima repugnancia.

En este caso nos hallamos ahora. Con motivo del Real decreto de 13 de Febrero, inserto en el núm. 5.º de la REVISTA, algunos de nuestros apreciables colegas de la prensa han dado cabida en sus columnas á varios artículos, en algunos de los cuales, á pretexto de examinar la conveniencia de la medida adoptada en el citado Real decreto, se dirijen cargos apasionados á los empleados del ramo de Obras públicas, y principalmente á los ingenieros del Cuerpo de Caminos. De estos artículos, á los que con fundado motivo podemos atribuir un origen comun que creemos conocer perfectamente, los más agresivos, los más injustos, son los que han visto la luz en *Las Novedades* de los dias 29 de Febrero y 10 de Marzo; y como en ellos además se comprende todo cuanto sobre el asunto han dicho los otros periódicos,

natural es que los tomemos por punto de mira para nuestra contestacion, que será mesurada y decorosa en la forma, como deben serlo siempre las palabras de los hombres que estiman su dignidad, pero tan franca y enérgica como lo exige la inconveniencia y la poca justicia del ataque.

Y para empezar á dar muestras de la franqueza prometida, diremos sin rebozo que no queremos ni podemos atribuir á la imparcial é ilustrada redaccion de *Las Novedades* otra responsabilidad acerca de los artículos de 29 de Febrero y 10 de Marzo, que la de haberlos admitido algo á la ligera, sin cuidarse de examinar su contenido. Nuestro apreciable colega tiene, y así lo ha demostrado en su larga vida, demasiado conocimiento de las leyes morales á que debe ajustarse la conducta de los escritores públicos, para atacar á una clase digna de aprecio y de respeto por los servicios que ha prestado al país, sin otros fundamentos que los que aparecen en dichos artículos, plagados, como vamos á demostrar, de notables inexactitudes y de contradicciones aun más notables. ¿Cómo se concibe, en efecto, que nuestro ilustrado colega pudiera incurrir en el *lapsus* de defender en uno de sus números la conveniencia de aplicar el *sistema inglés* para la ejecucion y la conservacion de las carreteras, y en otro número, muy próximo al primero, la necesidad de que el Estado se incaute de las vías férreas y las administre y explote por su cuenta como servicio general? Esto es, todo lo contrario del sistema inglés en materia de obras públicas. ¿Cómo se concibe que en un mismo artículo pudiera *Las Novedades* atacar al Gobierno *español* porque quiere abandonar, en materia de contratas de carreteras, la rutina *francesa*, á renglon seguido de haber dicho que conviene aplicar el *sistema inglés*, con el cual la manera de contratar adoptada en el decreto de 13 de Febrero, está mucho más conforme que el sistema de ajuste por unidades de obra? ¿Cómo, por último, para no alargar esta enumeracion, se concibe que un periódico tan ilustrado é imparcial como *Las Novedades* pueda fundarse, para atacar á los Ingenieros de Caminos, en

el hecho de que el gasto de las obras resulta casi siempre más ó ménos diferente del presupuesto, como lo hace en un número anterior á la publicacion del decreto de 13 de Febrero, cuando en el artículo del 10 de Marzo dedica dos párrafos, con gran alarde de conocimientos técnicos, á probar que *no es posible que el gasto verdadero de la obra esté conforme con el presupuesto*, porque se opone á esa conformidad la naturaleza misma de las cosas?

Estas y otras razones, que no creemos necesario por ahora indicar, nos autorizan á creer que los artículos de que tratamos no son producto genuino de la redaccion de *Las Novedades*; de otra parte vienen, y á un punto se dirigen, muy distante del sistema de contratacion de las carreteras que, como ya hemos indicado, no es más para el autor de dichos escritos que una ocasion y un pretexto.

Por este motivo, y atendiendo al poco espacio de que podemos disponer en nuestro periódico, que solo vé la luz pública cada quince dias, dejamos á un lado por el momento el examen de las ventajas é inconvenientes de tal ó cual sistema de contratacion. Asunto es este de importancia suma, que merece ser tratado fuera del terreno personal, y así lo haremos más adelante, refutando las objeciones de más ó ménos valor é importancia que contra el sistema adoptado por el Real decreto de 13 de Febrero se han presentado ya y puedan todavía presentarse. Una conviccion profunda, nacida del estudio y de la práctica de muchos años, nos obliga á defender aquel sistema, hoy que el Gobierno lo adopta, como lo defendiamos antes de que se pensase en aplicarlo. Pero queremos ocuparnos de este asunto con ánimo tranquilo y desembarazado, lo cual es muy difícil, interin no hayamos separado de nuestro camino las pequeñas y mezquinas cuestiones que se quieren hacer brotar á la sombra del asunto principal, y que lo complican y oscurecen. Las personas (y entre ellas hay algunos ingenieros, no conformes con nuestra opinion sobre el mejor sistema de contratar) que desean que este punto se debata é illustre en el terreno en que puede debatirse útilmente para el pais, nos tendrán despues á sus órdenes, y como quieren de buena fé la discusion y la luz, seguros estamos de que nos concederán sin inconveniente alguno el plazo necesario.

Concretándonos ya á los artículos de *Las Novedades*, empezaremos por el de 29 de Febrero, y adoptaremos para refutarlo el método,

pesado y enojoso ciertamente, pero claro y sencillo, de seguir hasta donde sea posible paso á paso, y en el mismo orden con que se presentan, los curiosos razonamientos del articulista. La inconexion que hay en sus escritos hace casi imposible cualquier otro método de refutacion.

Encontramos en primer lugar, despues de las generalidades con que el artículo citado principia, una breve reseña de la marcha seguida en España para organizar el ramo de Obras públicas. Copiaremos este curioso párrafo:

«Se empezó por crear una escuela especial de *Ingenieros de Caminos*, y se creyó necesario que la enseñanza teórica fuera de 6 años; enseñanza que, á juzgar por el programa, es incapaz de concluir con las inteligencias mejor organizadas. Los Ingenieros, sin embargo, no podian descender á ciertos detalles más ó ménos importantes, porque en España no es decoroso, por ejemplo, que el orador que pronuncia un discurso en el Congreso vaya despues á colocarse al frente de una fábrica (1), y preciso fué crear una nueva clase, con su escuela y todo, que recibió el nombre de *Ayudantes de Ingenieros*. A estos, y á su vez, se les dieron ciertas prerogativas, y natural era que tuviesen tambien sus subalternos, que lo fueron los *sobrestantes*, jefes de los capataces, y estos por último de los peones.»

«Hé aquí la complicada cadena que, como vamos á ver, nos cuesta bastante cara.»

El autor de este párrafo desconoce ó aparenta desconocer: 1.º las condiciones necesarias de toda organizacion racional del servicio de Obras públicas; 2.º la historia de este ramo en nuestro pais.

En efecto, esa *complicada cadena* existe y existirá siempre en todos los paises del mundo cuando se trate de ejecutar una obra pública, como existe con más ó ménos eslabones, en toda empresa ó trabajo humano. ¿Pretende acaso el articulista que no haya más que una clase de operarios en la ejecucion de una carretera? ¿Quiere que el Ingeniero proyecte, mida, dibuje, escriba, coja el pico, amase los morteros, labre las piedras, las eleve y coloque, etc., etc.? Por poco que conozca la ejecucion de las obras públicas ¿no concibe que es-

(1) Alusion poco feliz á los Sres. Sagasta, Ardanáz, Echevarría y otros Ingenieros que han tenido la honra de representar al pais en el Congreso.

to es imposible, y que ha de haber una division del trabajo total en categorías ó clases, confiadas á obreros de diferente instruccion y aptitud? Pues esa division es la que se ha hecho en España, exactamente con los mismos grados que en Francia, Italia, Bélgica, Prusia, Austria, Inglaterra, etc., etc., esto es, en todos los países civilizados. Sea el Estado ó el interés particular quien ejecute y conserve las obras públicas, siempre encontrará el articulista esas mismas categorías de Ingeniero, ayudante (ó aparejador como al principio se llamaba en España con mayor propiedad), sobrestante, capataz de cuadrilla y peones. No se maraville, pues, de encontrar aqui lo que no puede ménos de existir, y acepte la *complicada cadena*, si no tiene una nueva solucion del problema, con la cual puedan suprimirse todas ó algunas de las categorías citadas.

Pero hay otro error más grave en el párrafo copiado. Segun el articulista, primero se crearon en España los Ingenieros; luego los ayudantes; más tarde los sobrestantes, capataces y peones, llegándose poco á poco al estado actual en cuanto á categorías. Podemos asegurar al articulista que no está bien enterado. Antes de la época moderna del ramo de Obras públicas, que puede contarse desde el principio del presente reinado, y antes, por lo tanto, de la creacion de la Escuela especial de Ingenieros de Caminos, habia en España ingenieros con el título de Comisarios de Caminos, y ayudantes con el de aparejadores, y sobrestantes y capataces y peones con la misma denominacion que hoy tienen.

La Escuela de Caminos, que se creó á principios del siglo (1802) y desapareció en 1814, renació en 1820 para volver á desaparecer en 1823, y por fin consiguió una organizacion y existencia definitivas y permanentes en 1834, tuvo y tiene una razon de ser, que por lo visto desconoce el articulista.

El Estado, que en España crea los abogados, los médicos, los arquitectos, que monopoliza la enseñanza de todos los ramos profesionales, no podia dejar de crear por sí á los ingenieros civiles. Necesitaba además para su servicio esos funcionarios, con ciertas condiciones científicas, que no podia ni puede todavia hoy proporcionar en España la enseñanza privada, y fundó una Escuela con un programa racional y metódico, comprensivo de las materias que es necesario conocer para merecer el título de Ingeniero en todos los países. Este programa, que desconoce el articulista, como desconoce tantas

otras cosas, no se limita á los estudios teóricos, y los resultados que la Escuela ha dado en más de treinta años que lleva de existencia, nos dispensan de contestar á la curiosa suposicion de que es capaz de concluir con las inteligencias mejor organizadas.

La Escuela de ayudantes se fundó mucho despues. El personal subalterno de aparejadores y sobrestantes, que existía de muy antiguo, recibió nueva organizacion en 1854, dándose á los primeros el nombre de ayudantes y auxiliares. Estos entraban en el servicio del Estado mediante un exámen hasta 1857, año en que el desarrollo repentino de los trabajos y la escasez del personal subalterno movieron al Gobierno á crear una escuela de ayudantes y varias de sobrestantes, y más tarde una de torreros de faros. Las escuelas de sobrestantes y torreros se suprimieron posteriormente, cuando se llegó á tener el número suficiente de estos empleados, como podrá suprimirse sin duda la de ayudantes, que ya no es necesaria tampoco por el mismo motivo, y que no ha dado todos los resultados que de ella se esperaban, porque la naturaleza de los conocimientos esencialmente prácticos y empiricos que necesita el personal subalterno para desempeñar cumplidamente la mision que le corresponde en un servicio bien organizado de las obras públicas, se aviene mal con las condiciones propias de la enseñanza académica.

Rectificados los errores de este primer párrafo, y saltando por encima del siguiente, que no contiene más cosa notable que una alabanza irónica dirigida á los Ingenieros, de quienes se dice ocasionan pocos gastos al Estado con sus visitas á las obras, dando á entender que se ocupan poco de ellas; insinuacion que habriamos de calificar muy duramente, si fuera digna de respuesta, pasaremos á ocuparnos de los gastos que ocasiona el *personal* de Obras públicas, sobre los cuales ofrece el artículo en pocos renglones muchas cosas peregrinas.

«Enojoso seria detallar, dice, lo que nos cuestan los Ingenieros, ayudantes, sobrestantes, torreros, escribientes, etc., etc.; baste saber que el personal afecto al servicio de las Obras públicas absorbe más de 44 millones de reales, cantidad que nos parece un poco crecida, refiriéndose á un país que, entre hombres y mujeres, viejos, jóvenes y chicos, no llegamos á formar un conjunto de 16 millones de habitantes.»

Admiramos en estas líneas, en primer lugar, la sencillez con que el articulista califica de

enojoso el trabajo de dar al detalle el coste del personal, y la habilidad con que incluye en dos etcéteras varias importantes partidas del presupuesto, que á nadie se le ha ocurrido nunca comprender entre los gastos de esta clase. Cualquiera que lea el artículo se asombrará seguramente de lo enorme de la cifra de 44 millones, y si no sabe más del asunto que lo que en aquel se dice, tendrá mucha razón para asombrarse. Pero nosotros, que no creemos conveniente rehuir el trabajo, que tan *enojoso* parece al articulista, vamos á quitar el asombro á nuestros lectores sin más que transcribir aquí algunos datos del presupuesto vigente, ó sea del ejercicio de 1867 á 1868.

Resumen del presupuesto de 1867 á 1868.

	Reales vellon.
Capítulo 23.—Artículo 1.º—Personal facultativo.	10.208.680
Art. 2.º—Junta consultiva.	83.500
Art. 3.º—Escuelas de Obras públicas. . . .	136.000
Art. 4.º—Depósito de planos.	29.000
Art. 5.º—Servicio de provincias.	1.480.220
TOTAL.	11.937.360
Capítulo 27.—Personal de ferro-carri- riles.	2.641.600
Capítulo 29.—Personal de aprovechamiento de aguas, rios y canales.	440.500
Capítulo 31.—Puertos, faros y vali- zas.	1.863.610
TOTAL.	17.820.420

Estas son todas las partidas que hallamos en el presupuesto con el nombre de gastos de personal, y entre esta cifra y la de 44 millones, hay una notabilísima diferencia, que solo puede explicarse teniendo en cuenta que el articulista considera como gastos del personal de Obras públicas las indemnizaciones de gastos materiales de viajes de todas las clases de empleados facultativos y administrativos, los jornales de los capataces y peones camineros empleados en la conservacion de las carreteras y alguna cosa más que no conocemos, porque á pesar de todos nuestros esfuerzos y buena voluntad para discurrir qué otros gastos comprenderá en el personal el articulista,

no nos ha sido posible llegar á la famosa cifra de 44 millones.

¿Pero esas partidas, pueden considerarse como gastos de personal? ¿Quién las ha considerado nunca de ese modo? ¿Permite esta clasificacion el buen sentido? Adoptando las bases en que al parecer se ha fijado el articulista, la lógica obliga á decir que todo el presupuesto de Obras públicas, como todos los gastos del Estado y todos los gastos del mundo, son gastos de *personal*, porque al fin y al cabo el importe de ellos siempre va á parar á manos de alguna *persona*.

Hay más todavía, porque el articulista incurre en una lastimosa confusion. No todos los gastos que figuran como *personal*, constituyen *gastos de administracion*, que son los que deben compararse con la cifra total invertida en obras por el gobierno, para poder calificar de caro este servicio. En este caso están los sueldos de los sobrestantes, torreros, vigilantes de ferro-carriles, y otros que representan algunos millones de reales vellon.

Para demostrarlo continuemos la *enojosa* tarea que no ha querido emprender el articulista, y descompongamos más esas partidas de *personal*, viendo la influencia que en su total tiene cada clase de funcionarios.

	Reales vellon.
Sueldos y gratificaciones de los Ingenieros de Caminos de todas las categorías.	4.095.250
Id. de los ayudantes y sobrestantes.	6.173.390
Id. de los Ingenieros mecánicos de las divisiones de ferro-carriles. . . .	128.000
Id. de los Inspectores y comisarios administrativos de los ferro-carriles.	796.000
TOTAL.	11.192.640
Delineantes, pagadores, guarda-almacenes, escribientes, ordenanzas, celadores y vigilantes de ferro-carriles, torreros de faros, guardas de canales, etc.	6.627.780
TOTAL.	17.820.420

Para completar estos datos, que por hoy presentamos sin comentarios, añadiremos que las partidas de indemnizacion de gastos materiales de viaje de los Ingenieros y ayudantes suman en junto 2.877,000 rs. vn., distribuidos del modo siguiente:

	Reales vellon.
Visitas generales de inspeccion...	800.000
Servicio general...	1.500.000
Ferro-carriles...	577.000
	2.877.000

Si ahora se tiene en cuenta que el importe total del presupuesto de Obras públicas en el ejercicio presente asciende á 148.276.180 reales vellon (sin contar las construcciones civiles), y que en años anteriores en que el personal costaba próximamente lo mismo, aquel importe ha ascendido al doble de dicha cantidad (1); si se considera que una gran parte de los gastos de personal corresponden al ramo de ferro-carriles, y que para juzgar de la importancia del servicio que en él se presta, no hay partida en el presupuesto de Fomento, pero sí en el general del Estado, donde figuran los intereses del inmenso capital empleado en subvenciones para la ejecucion de los 5.000 kilómetros de vias férreas que hoy se explotan en España bajo la vigilancia del Gobierno, si se compara lo que gasta la Administracion española con la francesa, ó la de cualquier otro país, comprenderá todo el que desapasionadamente juzgue, que, solo viendo las cosas con los ojos del articulista, hay motivo para admirarse. Y sin decir por esto que no puedan hacerse al-

(1) En prueba de lo dicho, véanse los números siguientes:

Cantidad invertida por el Gobierno en las obras públicas desde 1.º de Enero de 1859 á 31 de Diciembre de 1864.

	Reales vellon.
Carreteras, rios y canales y navegacion maritima...	1.054.628.054
Corresponde por año...	206.925.610
Gastos totales comprendiendo las subvenciones de ferro-carriles...	2.244.815.558
Por año...	448.963.067
Presupuesto de 1864 á 1865...	279.778.965
Id. de 1865 á 1866...	170.896.840
Id. de 1866 á 1867...	189.360.600

Los gastos de administracion han sido en esos años próximamente iguales (algo menores) que los del presente ejercicio. ¿Puede llamarse cara esta administracion?

gunas reformas y economías en el ramo de obras públicas, pues nos parece, por el contrario, fácil y posible la realizacion de muchas de bastante consideracion, que no es del caso indicar ahora, creemos que puede afirmarse que la Administracion de dicho ramo es una de las más baratas de nuestro país, y que puede exponerse sin temor á la comparacion con la de las demás naciones donde dominan las mismas ideas administrativas que en España. Haga esta comparacion de buena fé el articulista, si tiene datos para ello, y cambiará seguramente de juicio.

Lo que sigue inmediatamente en el artículo de 29 de Febrero no merece que nos detengamos á examinarlo. Ciertamente es que el personal dependiente de la Direccion general de obras públicas no ha hecho todas las ejecutadas en España durante los últimos años; pero ya el articulista reconoce que ha hecho muchas. Esas obras son las que le han dado el crédito que disfruta dentro y fuera del país, y que le han valido la propuesta del único gran premio conseguido por España en la Exposicion de Paris. La cuestion está en ver si la cantidad de obras que la Administracion ha hecho está en moderada proporcion con lo que el personal ha costado, y partiendo de los datos *verdaderos*, nadie puede ponerlo en duda.

Y aqui se nos presenta un punto á que ya aludimos al principio de este escrito, y que prueba los peligros de hablar de lo que no se entiende. ¿Por qué, abandonando la imitacion francesa, no procuramos aclimatar el *sistema inglés*? dice el articulista. A lo cual nos ocurre contestar, preguntándole si sabe lo que es el *sistema inglés*. ¿Ignora acaso el proyectista reformador de la Administracion española que en Inglaterra el Gobierno solo hace, *por excepcion*, obras públicas? ¿Quiere que en España el Gobierno deje de ocuparse de las carreteras, ferro-carriles, canales y puertos, entregando su construccion á la industria privada, y á las provincias y municipios? Esta es una opinion respetable para nosotros y que algunos de nuestros compañeros profesan y han defendido antes que nadie en nuestro país. Si el articulista opina tambien de ese modo, dígalos y daremos por terminada la cuestion, porque no haciendo ni conservando obras el Gobierno, es evidente que no necesita Ingenieros, ni aparejadores, ni sobrestantes. Pero si no quiere eso, como parece deducirse del espíritu de sus artículos, ¿qué viene á hacer en el asunto el llamado *sistema inglés*? ¿Cómo, los

conocedores y partidarios de ese sistema pueden atacar el principio de contratar por tanto alzado? ¿Ni cómo se puede comparar lo que gasta el Gobierno inglés, que casi nada hace en el ramo de obras públicas, con lo que gastan los Gobiernos, que creen, como el francés y el español, por ejemplo, que deben hacerlo todo? Si el articulista quiere comparar lo que *en Inglaterra* se gasta (no por el Gobierno) en la ejecucion de carreteras, canales, ferro-carri-les, etc., con lo que se invierte en España, verá que la *relacion* entre el *gasto total* y los *gastos de administracion* debe ser poco más ó ménos la misma en ambos países, segun resulta de los datos que poseemos. ¿Tiene otros el articulista? Publiquelos; y si no los tiene, evite afirmaciones cuya exactitud no ha de poder probar luego; aunque esto poco debe importarle á quien, habiendo leído el presupuesto de 1867 á 1868 (el menor que ha habido en los ultimos seis ó siete años), dice con el mayor desembarazo que la cifra total (por supuesto sin citarla) de 148 millones, es *poco más del doble* de los famosos 44 que segun sus cálculos consume el personal de obras públicas.

Pero donde aparece en todo su esplendor la ligereza, digámoslo así, con que procede el articulista en sus afirmaciones, es en el párrafo siguiente, cuando asegura que en el servicio de carreteras se ocupan 300 Ingenieros.

Para evitarle trabajos *enojosos* y proporcionarle el medio de rectificar sus noticias sobre el asunto, consignaremos aquí los números exactos.

Número total de Ingenieros de caminos empleados hoy en el servicio del Estado y que cobran sueldo del mismo. . .	204
De estos forman la Junta consultiva de caminos y su secretaria.	24
Profesores de las Escuelas de Obras públicas.	12
Servicio general de provincias.	138
Id. de ferro-carriles.	17
Id. de las divisiones hidrológicas.	13
TOTAL.	204 (1)

Resulta de los datos anteriores, que para el servicio de construccion y conservacion de carreteras, puertos y faros solo hay 138 Ingenie-

ros. Quitando los 49 jefes de provincia, que por la organizacion del servicio no pueden ocuparse directamente en la formacion de proyectos y vigilancia de las obras, quedan 89, esto es, ménos de *dos* por cada provincia, en vez de los *seis* que habria, segun se desprende de lo que dice el articulista. Nada tiene pues de particular que el señor ministro haya dicho en el preámbulo del real decreto, que con la organizacion actual del servicio de contratas, el cual exige tantas y tan enojosas operaciones de detalle, no bastan los Ingenieros. En Francia y en Italia, á cantidad igual de obras, y teniendo en cuenta la densidad de la poblacion, el número de Ingenieros dedicados á estos servicios es mucho mayor, como lo verá el articulista cuando quiera estudiar desapasionadamente el asunto.

Mayor exactitud, aunque no completa, tienen las cifras que se presentan en el artículo del 29 de Febrero, acerca del personal de la junta consultiva. Hay en esta 21 individuos. inspectores generales del cuerpo, distribuidos en 5 secciones, y tres secretarios, con *ocho* ayudantes (no *diez* como dice el articulista), 14 escribientes, dos porteros y tres ordenanzas. Este personal le parece escensivo, y dando una torcida interpretacion á ciertas palabras pronunciadas por el señor ministro en la sesion de 21 de Enero, deduce luego que la junta es inútil, y además *que ejerce presion sobre el ministro del ramo*, atribuyendo á esta presion la falta de cumplimiento del real decreto que dispone la incorporacion de los tres primeros años de la carrera de Ingenieros á la Facultad de Ciencias de la Universidad Central.

Lo que precede no deja la menor duda de que el articulista, por causas que ni queremos ni debemos investigar, todo lo ve del revés, cuando se trata de juzgar los servicios que prestan los Ingenieros. El señor ministro, que conoce perfectamente el ramo que dirige, no dijo, ni puede deducirse de sus palabras, que la Junta consultiva sea inútil; en su discurso manifestó varias veces todo lo contrario. En cuanto á si el personal de que la Junta se compone es escensivo, nos permitiremos asegurar al articulista que está, como en sus demás apreciaciones, profundamente equivocado. El trabajo confiado á la Junta con arreglo á su organizacion es inmenso, por el número y por la naturaleza de los asuntos en que se ocupa, y que puede decirse son casi todos los que despacha la Direccion general de Obras públicas. Como hemos de publicar en uno de los núme-

(1) En uno de los números próximos publicará la REVISTA el detalle de esta distribucion, como lo hace todos los años.

ros próximos de la REVISTA una relacion detallada de los trabajos de la Junta durante el año 1867, nos referimos á ella, para la demostracion de lo manifestado (1).

Lo de la *presion* no merece respuesta: ¿qué presion puede ejercer sobre el jefe de un ramo una junta de carácter puramente consultivo en un asunto, como el de la incorporacion de los tres primeros años de la Escuela de Ingenieros á la Universidad central, en el que ni ha intervenido aquella, ni puede intervenir por su organizacion absolutamente para nada?

Tampoco es digna de más detenido exámen la suposicion de la *inutilidad* de la Junta, fundada en el hecho de que hay que reformar con frecuencia los proyectos, cuya aprobacion *consulta* á la superioridad. Admitiendo que el hecho sea cierto, como lo es en algunos casos, ¿cómo puede extrañarlo el articulista, que en su escrito de 10 de Marzo asegura (olvidándose de lo dicho por el mismo en 5 de Febrero) que, por la naturaleza misma de las cosas y el sis-

(1) Anticipamos, sin embargo, algunos datos que recomendamos al articulista de *Las Novedades*.

La Junta ha despachado, en el año 1867, 1.715 expedientes.

Los dias de sesion de la Junta y sus secciones han sido 299.

Los 1.715 expedientes se distribuyen por materias del modo siguiente:

Proyectos de obras nuevas y expedientes de clasificacion.	461
Idem de reparacion.	68
Presupuestos adicionales.	75
Idem de conservacion de carreteras.	219
Liquidaciones y recepciones de obras.	450
Reclamaciones de contratistas y otros incidentes de la construccion.	158
Expedientes de servidumbres interceptadas por los ferro carriles.	28
Relaciones de material de idem.	56
Concesiones de aprovechamientos de aguas.	59
Idem de desecacion de lagunas y pantanos.	12
Personal y varios.	171

1.715

Entre los proyectos aprobados figuran 1.148 kilómetros, cuyo importe asciende á 158.684.260 rs. vn., 495 kilómetros de ferro-carriles, con un presupuesto de 313.400.000 rs. vn. y 325 kilómetros de canales, que importan 85.450.000 rs. vn.

Los presupuestos adicionales aprobados ascienden á 52.255.000 rs. vn.

Con estos datos basta para juzgar si son ciertas ó falsas las afirmaciones de los que dicen que la Junta es *inútil* y su personal excesivo.

tema seguido, es imposible que haya exactitud completa en los datos de los proyectos? ¿Cómo no comprende además una persona que se precia de tan conocedora del servicio de las Obras públicas, que la Junta consultiva juzga de la *solucion de los problemas* que proponen los Ingenieros, partiendo siempre de los datos que estos le suministran? Y si estos datos, como se dice en el artículo de 10 de Marzo, no se pueden adquirir nunca con exactitud completa por su misma naturaleza, ¿cómo no ha de haber, y esto sin que á nadie pueda culparse, necesidad más ó ménos frecuente de variar y modificar los proyectos?

Pero pasemos ya al exámen del artículo de 10 de Marzo, consagrado casi en su totalidad á probar que la redaccion de la REVISTA no puede estar de acuerdo con el preámbulo del Real decreto de 13 de Febrero, y procuremos acortar, para no hacer demasiado pesado el presente escrito, que va ya teniendo dimensiones excesivas para lo que permite la extension de nuestro periódico.

Dijimos en el número anterior que el sistema de ajuste por unidades de obra nos parecia *malo* en la teoria y *malo* en la práctica. Segun el articulista de *Las Novedades*, el señor ministro de Fomento dijo en buen castellano que el sistema en cuestion era INMEJORABLE EN TEORIA; *ergo* la REVISTA no puede estar conforme con el señor ministro. ¡Siempre la misma ligereza por parte de nuestro adversario! Las palabras pronunciadas por el Sr. Orovio, segun el *Diario de las sesiones*, son las siguientes:

«Es indudable que el actual sistema de contratacion de obras, *pareciendo en teoria excelente, inmejorable*, en la práctica ha producido malos resultados.» PARECIENDO inmejorable, ¿quiere decir acaso lo mismo que SIENDO inmejorable? Tal vez sea así en el buen castellano del articulista; nosotros lo entendemos de otro modo.

Extrañase despues en el mismo escrito que la REVISTA apruebe cierta frase del preámbulo de 13 de Febrero, donde se dice que los agentes subalternos de Obras públicas *carecen de la aptitud profesional necesaria*, y con este motivo el articulista nos acusa de dirigir una grave ofensa al personal del ramo de Obras públicas. Cosa singular! Casi todos los que han combatido en la prensa el Real decreto de 13 de Febrero, dan grandísima importancia á la frase citada, en la cual nosotros no habiamos visto, ni vemos aun más que la ex-

presion natural y sencilla de una cosa que todo el mundo sabe ó debe saber. Porque el preámbulo no dice, ni podia decir, que los agentes subalternos carezcan de la aptitud profesional que para ejercer su mision necesitan. Lo que dice el preámbulo es que carecen de la aptitud profesional necesaria *para desempeñar los cargos propios de los Ingenieros*, y esto es verdad, y siéndolo, no comprendemos cómo en ello puede verse una ofensa para el personal de ayudantes y sobrestantes, que los redactores de la REVISTA conocen perfectamente y aprecian en lo que vale, por las relaciones que con él han tenido y cuyos servicios, dentro de su esfera propia, creemos muy dignos de la estimacion del pais. ¿Cómo ha de ofenderse el ayudante ó el sobrestante de caminos porque no se crea que tiene la aptitud profesional del ingeniero? ¿Se comprende una organizacion de las obras públicas en que todos los funcionarios, desde el primero hasta el último grado de la escala, tengan la misma aptitud profesional? La diferencia de categorias para la division del trabajo ¿no exige la diferencia de aptitudes? ¿Para obtener esta diferencia no se establece una diferencia en la extension y en las condiciones de la instruccion exigida para cada clase de funcionarios? La interpretacion del articulista de *Las Novedades* es, por lo tanto, absurda, y los agentes subalternos del ramo tienen demasiado criterio y conocimiento de lo que son y valen para que puedan ver una ofensa en las palabras del señor ministro. Quien ataca y ofende á los agentes subalternos es el articulista, suponiéndolos capaces de pretensiones inmotivadas y ridiculas, que no se han ocurrido nunca á estos dignos é ilustrados funcionarios.

El párrafo del preámbulo á que nos referimos es claro y terminante. El autor del artículo del 10 de Marzo lo copia, y lo habrá leído seguramente, pero ó no lo entiende ó no lo quiere entender. «Si se tiene en cuenta, además, se dice en aquel, la gran complicacion del servicio á que el sistema de unidades obliga; el numeroso personal que exige para la *»vigilancia y mediciones* de las obras; operaciones que *por este motivo, y no bastando los »Ingenieros, hay que confiar á los agentes subalternos, que carecen de la aptitud profesional necesaria*; etc., etc.»

Esto no necesita interpretacion, en nuestro sentir. Los subalternos *carecen de la aptitud profesional necesaria* para reemplazar á los Ingenieros, cuando estos no bastan. No se les

niega, y nosotros, lejos de negarlo, afirmaremos siempre que tienen la aptitud profesional exigida por las funciones que han de desempeñar en el servicio del ramo; funciones, aunque subalternas, importantísimas, é indispensables en su género para la realizacion de la obra, tanto como las funciones de orden superior confiadas al Ingeniero.

Demostrado queda tambien con lo que precede, que al manifestarnos conformes con cuanto se dice en el preámbulo del Real decreto, no podemos ofender á los dignos profesores de las Escuelas de ayudantes y sobrestantes. La instruccion que han dado á estos es la que debia dárseles para las funciones que desempeñan. ¿Cómo es posible, además, que en dos años escasos que dura la enseñanza en la primera de estas escuelas se dé la instruccion que necesita el Ingeniero?

Entra despues el articulista en algunas consideraciones sobre el sistema de ajuste por tanto alzado, acerca de las cuales nada diremos. Trataremos esta cuestion extensamente cuando podamos hacerlo, dejando á un lado las cuestiones personales, que artificialmente han nacido á su sombra. Entonces contestaremos al articulista, si tiene la bondad de indicarnos previamente cuáles son sus verdaderas opiniones sobre el punto fundamental de la formacion de los proyectos, eligiendo entre las emitidas en 5 de Febrero y las que ha defendido despues en 10 de Marzo.

Por ahora solo diremos, que tanto pueden hacerse grandes y repentinas fortunas, segun lo demuestra la experiencia, con uno como con otro sistema de ajuste. Este punto además es muy delicado, porque esas fortunas así pueden porvenir de la inteligencia y acierto del contratista, como de la inmoralidad. Las primeras son siempre legítimas; las segundas, dignas de la más severa censura, son independientes del sistema. Si el articulista quiere dar á entender que la segunda causa puede tener más influencia que la primera, atrevase á salir del terreno de las indicaciones vagas, y diga francamente lo que sepa, para que, si tal hace, podamos darle la razon, poniéndonos á su lado, y pedir, como lo hemos hecho siempre, el castigo de la inmoralidad, ó para que podamos convencerle de difamacion y de calumnia.

No queremos tampoco ir al terreno á que el articulista nos llama, hablándonos de los proyectos formados por ayudantes de Obras públicas, y vamos á terminar este largo artículo, haciéndonos cargo de la última indicacion

que vemos en el publicado por *Las Novedades*. Supónese en este, que al creer que la opinion pública es favorable en esta cuestion á la causa que defiende la REVISTA, nos hacemos ilusiones. Tal vez sea cierto, pero no podemos creerlo, ni lo creemos en tanto que no veamos otras muestras que los artículos á que contestamos. La verdadera opinion pública aunque se equivoque, que tambien puede equivocarse, se manifiesta por otra manera; los que la representan legitimamente, obrando animados de una conviccion profunda y desinteresada, intimamente unida á la sinceridad y á la buena fé, no necesitan desfigurar los hechos ó inventarlos, ni caen con tanta frecuencia en lastimosas contradicciones, y animados del deseo de demostrar lo que crean la verdad, se apartan tanto como pueden del terreno de las personalidades. Desgraciadamente no somos ya jóvenes, y conocemos el mundo lo bastante para saber distinguir lo que es producto de un movimiento de la opinion pública, de lo que tiene por origen ciertas opiniones particulares. Por ahora, tal es al ménos nuestra conviccion, las opiniones de los que nos atacan no tienen más que un carácter individual. Si continúan haciéndose públicas y emplean mejores razones, acaso lleguen á conquistar la opinion del pais. Entonces les reconoceremos toda su importancia, aunque sigamos combatiéndolas, si no nos parecen fundadas en razon y en justicia. Entretanto esté seguro el articulista de *Las Novedades* de que, como dice el personaje de una comedia francesa, no hemos de tomar *des vessies pour des lanternes*.

PUERTO DEL GRAO DE VALENCIA.

CONTESTACION Á LOS ARTÍCULOS DEL PILOTO SR. LLOVERA, INSERTOS EN LOS NÚMEROS 4 Y 26 DEL MES DE ENERO PRÓXIMO PASADO EN *Las Provincias*, DIARIO DE VALENCIA.

III.

La circunstancia de ser la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS periódico quincenal, y de tener que ocupar sus columnas con otros artículos de interés, no nos permite marchar con la celeridad que desearíamos para continuar en el estudio de la importante cuestion del puerto del Grao de Valencia.

Hemos leído con honda pena la impropio

contestacion que se ha dado al folleto suscrito por el capitan del vapor *Amparo* D. José Rivas retándole el Sr. Llovera, en *Las Provincias*, ante un tribunal facultativo compuesto de marinos científicos y prácticos, y la manifestacion *de hecho* que luego tuvo lugar en el Grao; y sentimos esta clase de sucesos, porque así se ahoga la discusion y no hay medio posible de contrariar el criterio del Sr. Llovera, á ménos de no verse expuesto á sufrir semejantes *demonstraciones*. Cada cual es dueño, en materia tan árdua, de emitir sus ideas; nadie debe tratar de imponer las suyas; pero todos con sus conocimientos expuestos sin pasion, sin más interés que el bien general y el deseo del acierto, concurren á ilustrar la opinion de las personas que la Administracion destina á estudiar la solucion más ventajosa y acertada.

Al ocuparnos de este asunto, no contestamos á esta ni á la otra persona, por respetables que sean; tenemos otro fin más elevado, que es el de manifestar nuestro parecer, para que sea conocido por si pudieran nuestras observaciones ser tenidas en cuenta y evitar con ellas que se extravíe la opinion pública.

Hecha esta indispensable aclaracion, tenemos tambien que repetir, para que no se confundan las ideas, que el proyecto que se está llevando á cabo en el Grao es el del Inspector general D. Juan Subercase, valenciano ilustre, á quien aquella ciudad debe, exclusivamente á sus conocimientos y perseverancia y á la influencia que por sus méritos obtuvo siempre en los elevados cargos de su carrera científica y administrativa, la realizacion de este pensamiento. Es verdad que durante el curso de las obras se han introducido algunas variaciones por los Ingenieros que han estado al frente de las mismas, pero además de no ser de grande importancia, fueron ya en parte previstas por el autor.

Es tan exacto lo que dejamos consignado que, entre las personas que se honraban con la amistad de este distinguido Ingeniero, al puerto del Grao le llamaban el puerto de Don Juan Subercase, y creemos que sin su amor al pueblo que le vió nacer, grandes dificultades hubieran surgido antes de plantear el proyecto que se está llevando á cabo.

El Valenciano, que nos ha hecho el honor de trasladar á sus columnas los anteriores artículos, al hacerse cargo de la carta que dijimos habia contestado el Sr. Llovera y cuarenta y siete pilotos más, manifestando su opinion favorable á la modificacion presentada por el