

OBRAS PÚBLICAS DE ESPAÑA.

(Continuacion).

VII.

Al tratar de la construccion de las obras públicas, parece natural hablar del Cuerpo de Ingenieros, que está encargado de su estudio, direccion y vigilancia; pero ademas, recordando las equivocadas opiniones é infundadas censuras de que ha sido objeto este instituto, no podemos prescindir de hacer ver la sinrazon de los que por pasion ó por falta de suficiente conocimiento de este servicio han incurrido en graves errores al ocuparse de él.

La necesidad del Cuerpo de Ingenieros y la bondad de su organizacion para el servicio de las obras públicas están perfectamente demostradas en los artículos publicados en los números 11, 12, 15 y 14 de la REVISTA del año 1864, con el titulo *Las profesiones libres y las carreras del Estado*, y en el artículo inserto en el núm. 20 del tomo correspondiente al año 1868, que demuestra que no existe ni ha existido el supuesto monopolio del Cuerpo de Ingenieros de Caminos; debidos ambos trabajos á la pluma de una persona de muy distinguido saber; y cuyos artículos no han sido contestados ni combatidos por ninguno de los contrarios que han creado al Cuerpo el error y la pasion. En lugar de exponer las razones que abonan esta parte de la organizacion del servicio de obras públicas, tales como nosotros podriamos presentarlas, preferimos principiar tomando del segundo de los notables trabajos que hemos citado algunos conceptos, con los cuales justificaremos autorizadamente nuestra opinion.

El Estado ha organizado el servicio de Obras públicas con una clase especial de funcionarios, en la cual se entra, se permanece y se asciende con sujecion á ciertas reglas preestablecidas, como se ha organizado la magistratura, el ejército, el profesorado especial, y todas las demas corporaciones ó agregaciones de funcionarios de cuyo auxilio necesita el Gobierno para los diversos ramos de la administracion. El de Obras públicas exige en sus empleados conocimientos especiales, dificiles de adquirir sin largos y penosos estudios. No es posible improvisar un Ingeniero, como no es posible improvisar la mayor parte de los funcionarios públi-

cos, y toda la autoridad del Gobierno es insuficiente para dar las condiciones de aptitud y capacidad á quien no las ha adquirido mediante el empleo de una suma de esfuerzos más ó menos considerables. Ademas, en ningun otro pais han sido más explicitos ni más enérgicos los clamores de la opinion, reclamando la organizacion y la estabilidad de los destinos públicos, y la limitacion de las facultades ministeriales, que en nuestra España. Todas las escuelas, partidos y sectas políticas han profesado y profesan sobre este punto idénticas opiniones; y todos los gobiernos, de buen grado ó cediendo á la fuerza de la opinion, han ido dando algun paso hácia la organizacion de los destinos públicos y la supresion de la arbitrariedad ministerial.

Parece, pues, fuera de duda que el ramo de Obras públicas no puede ni debe quedar, en cuanto á su personal, al arbitrio de las personas que vayan ocupando el Ministerio de Fomento, y que el sistema de libertad ministerial para elegir, ascender y despedir á los empleados de este ramo sería una de las mayores calamidades que podrian caer sobre las obras públicas de España.

En confirmacion de las ventajas de la organizacion formando un cuerpo permanente del personal facultativo del servicio de Obras públicas, en el artículo en cuestion se cita la Memoria escrita sobre esta materia por un distinguido Ingeniero inglés, en la cual dice que, aunque persuadido de los inconvenientes del sistema que rige en Francia para la organizacion de las obras públicas, ha visto tal confusion y despilfarro, ocasionado por el sistema que prevalece en Inglaterra, especialmente en lo que concierne al nombramiento de funcionarios por el Gobierno, que casi se siente inclinado á preferir el sistema del Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas á la ignorancia é incompetencia que caracterizan en Inglaterra á los Ingenieros oficiales. Y por último, el Ingeniero Jorge Burnel, al tratar tambien de la organizacion del Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas, decia en una Memoria que la creacion de este Cuerpo pondria un coto á los peregrinos nombramientos que se han visto hacer algunas veces para cargos públicos; y tendria la ventaja, ademas, de elevar el rango científico de la profesion, que está á muy poca altura en Inglaterra, como han demostrado sucesos recientes.

Tales son, respecto á la cuestion de la organizacion del personal afecto al servicio de las obras

públicas, las ideas más culminantes que consigna el notable artículo que hemos citado.

En el reino de Italia existe también un Cuerpo de Ingenieros análogamente organizado al de Francia y de España; y recientemente, en dos ocasiones distintas, se ha tratado en las Cámaras de su existencia y de sus servicios, sosteniendo el Gobierno su necesidad y las ventajas de su organización: en Abril del año último, al discutirse el presupuesto de Obras públicas, el Presidente del Consejo de Ministros; general Menabrea, y los diputados Cavalletto y Cudolini, demostraron los peligros y daños que produciría la supresión de dicho Cuerpo de Ingenieros.

En Diciembre del mismo año 1869, en una discusión motivada por unas inundaciones, que habían producido la rotura de varios diques de los ríos, el Ministro de Obras públicas, Sr. Mordini, tratando del estado y servicios del Cuerpo de Ingenieros, dijo que mientras el Estado tenga carreteras, puentes, encauzamientos de ríos, puertos y otras atenciones análogas, tendrá siempre necesidad de agentes facultativos, como en la actualidad; y que si no existiera el Cuerpo de Ingenieros, en vez de obtener una economía, sufriría la nación un gasto mayor. Sobre este asunto, dijo, es necesario abandonar las utopías, presentar las cosas como son, mantenerse en lo positivo y hacer justicia á quien la merece. Y añadió que debía declarar altamente que el Cuerpo del Genio Civil es benemérito de la nación por su ejemplar conducta, por su disciplina, por su abnegación y por su laboriosidad. Dijo que nada añadiría sobre la Junta superior de Obras públicas, en la cual tienen asiento hombres que son luz en la ciencia y tesoro de experiencia; que nada tampoco añadiría relativamente á los inteligentes, modestos y activos subalternos que con un reducido sueldo esperan durante muchos años un ascenso merecido, que no obtienen.

Déjese, pues, decía aquel ilustrado Ministro, de hablar de la abolición del Cuerpo del Genio Civil, y en su lugar pídase que se reforme en lo que realmente sea necesario, para elevarlo y mantenerlo en la posición en que tiene derecho á colocarse.

Recordó que también en Francia, en la primera asamblea constituyente, se pidió la abolición del Cuerpo de Puentes y Calzadas; pero siguiendo el consejo de Mirabeau, se rechazó en seguida semejante petición, con inmensa ventaja de aquella gran nación.

Se cita, dijo el ministro Mordini, el ejemplo de Inglaterra; pero no existiendo en Italia las condiciones sociales ni la constitución política y administrativa de aquella nación, duda que en esto, como en otras cosas, pudiera impunemente imitarse su ejemplo; haciendo notar, además, que en Inglaterra se ve el fenómeno de que, conforme el país se democratiza, se desarrolla el espíritu de la centralización; citando, entre otros, como ejemplo de esta evolución, la adquisición de los telégrafos por el Estado, y el haberse planteado la cuestión de la compra de los caminos de hierro, y concluyendo con decir que el ejemplo de la Inglaterra no puede aducirse en favor de la abolición del Cuerpo de Ingenieros.

El ilustre Betancourt, que en los últimos años del siglo pasado fundó en España la primera Escuela de Ingenieros y el Cuerpo facultativo para dirigir las obras públicas, pasó el año 1815 á Rusia, llamado por el emperador Alejandro, donde tuvo el encargo de organizar y estar al frente de este servicio, aunque dándole un carácter militar propio de aquel Gobierno, y sobre todo de aquella época. Más adelante, restablecido en nuestro país el sistema constitucional en 1820, el Ministro de la Gobernación, D. Agustín Argüelles, en el preámbulo del proyecto de ley presentado á las Cortes para organizar el servicio de las Obras públicas, decía que en vano sería el intentar realizar estas obras con la inteligencia y economía que conviene á su utilidad, si no hay manos diestras y capaces de ejecutarlas con acierto. Para esto es necesario, decía, restablecer la antigua Escuela de Caminos y Canales, dando á su enseñanza la extensión que requiere. Es de la mayor urgencia, añadía el ilustre republicano, el proceder á hacerlo, si se quieren tener cuando se necesiten sujetos capaces de dirigir las obras.

Las Cortes votaron la ley presentada por el Gobierno, la cual decía en su artículo 9.º: « Á fin de formar Ingenieros para dirigir y ejecutar todas las obras públicas con la perfección y economía conveniente se restablecerá la antigua Escuela de Caminos y Canales, dando á la enseñanza toda la extensión que se requiere para este fin. » Este artículo era la base fundamental de la organización del Cuerpo de Ingenieros, como medio indispensable para proveer á la buena y económica ejecución de las obras que se han de costear con fondos públicos. Por fin, al restablecerse el sistema constitucional en 1856, se reorganizó la Escuela y el Cuerpo de Ingenieros por tercera vez.

En Portugal, donde se había creado el Cuerpo de Ingenieros para las Obras públicas, como en los demas estados de Europa, lo suprimió un Ministro mal aconsejado; pero ántes de haber trascurrido un año, el Gobierno ha tenido que restablecerlo. Existe, además, para el servicio de las obras públicas el personal facultativo necesario, organizado, en sus bases esenciales, análogamente á los que hemos citado, en Bélgica, Holanda, Prusia, Suecia y en otros países de Europa; y en vista de las manifestaciones de autoridades respetables en la materia, no dudamos que se establecerá igualmente en Inglaterra.

En Francia el gran Ministro Colbert, que gobernó á fines del siglo xvii, y que inició y dió notable desarrollo al sistema de carreteras y canales, que los gobiernos y las generaciones sucesivas han completado, procuró formar una clase especial de facultativos destinados á este servicio, que ofrecieran garantías de celo é inteligencia para la buena y económica construcción de las Obras públicas. Los ministros posteriores se dedicaron á remediar en este punto las imperfecciones que señaló la experiencia, hasta que en 1750 el Ministro Cardenal Dubois fundó en París la Escuela de Puentes y Calzadas para formar los Ingenieros instruidos en una práctica ilustrada con el auxilio de los métodos más adelantados en el arte de la construcción, inspirándoles al propio tiempo el espíritu de cuerpo, fundado en el honor y el desinterés, que debían formar de los Ingenieros del Estado una sola familia.

Más adelante, la primera Asamblea Constituyente de la revolución francesa acordó varias medidas para mejorar este servicio importante, dando la conveniente organización á la Escuela de Puentes y Calzadas establecida en París. Y como una prueba de la necesidad de la existencia del Cuerpo de Ingenieros para las obras públicas, en todos tiempos reconocida y aceptada por todos los gobiernos, conviene recordar que la Convención francesa, que había destruido todas las escuelas de diversos órdenes fundadas por la monarquía, no tardó en ocuparse de reorganizarlas con arreglo á un nuevo plan. El comité de Salud pública principió esta tarea el 6 de Brumario del año III, dando un decreto para el establecimiento de una Escuela central de Obras públicas, encargando á Fourcroy el proyecto detallado de su nueva organización, contando para realizar el pensamiento con hombres tan notables como Monge, Berthollet, Prieur,

Carnot y el mismo Fourcroy. Esta nueva Escuela en 15 de Fructidor del mismo año III cambió su nombre por el de Escuela politécnica, que conserva aún, en la cual reciben su preparación los que han de seguir las carreras de Ingenieros de Obras públicas, de Minas, Militares, Navales, Geógrafos y Artillería, cuyos brillantes resultados desde los primeros años de su creación le proporcionaron en aquel país el título de establecimiento sin rival y sin modelo.

Y finalmente, Napoleón I durante su consulado reorganizó el servicio de las obras públicas y el Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas, cuya obra, para bien de la Francia, se ha conservado con ligeras alteraciones que no afectan á su esencia, y cuyos buenos resultados todos reconocen, sin que se haya intentado cambiar á pesar de los diversos gobiernos y sistemas políticos que han regido en aquel país, viéndose que la república, la monarquía de la restauración y la de Luis Felipe, y los dos imperios, han mantenido, aumentado y mejorado el Cuerpo de Ingenieros de Puentes y Calzadas, que ha sido el modelo que han copiado varias naciones ilustradas, y el que personas muy entendidas de Inglaterra creen, como hemos indicado, que habrá de imitar esta nación; no pudiendo pasar desapercibido que en Francia existe una Escuela sostenida por el Estado, de la cual salen muchos Ingenieros distinguidos, y á pesar de esto no se duda de las ventajas que el país obtiene de la Escuela especial y del Cuerpo de Puentes y Calzadas.

Podríamos acumular nuevas citas, consignar otras muchas opiniones autorizadas, algunas muy respetables, de hombres de gobierno y de ilustración de nuestro país, sobre cuyo extremo hemos querido más bien ser parcos al tratar de la necesidad del Cuerpo de Ingenieros para estudiar y dirigir las obras públicas; pero juzgamos que es suficiente lo que hemos consignado, puesto que los ejemplos y las autoridades á las que hemos apelado, son tan variadas por pertenecer á distintas naciones y á gobiernos y sistemas políticos diferentes, como respetables por el saber y por el conocimiento de la materia de que se trata en los que las han emitido, y por la posición en que los hombres de gobierno se encuentran para poder apreciar estas cuestiones con sereno criterio y verdadero acierto.

Se ve, pues, que el conocimiento de la índole y circunstancias de este servicio, lo que en los de-

mas ramos análogos de la administracion se verifica, el ejemplo de Francia, Bélgica, Italia, Portugal, Austria, Prusia, Suecia y otros países, la opinion de hombres ilustres de estas mismas naciones, y aun de Inglaterra, todo concurre á confirmar la necesidad de organizar un personal facultativo permanente para el estudio y direccion de las Obras públicas. Los Cuerpos de Ingenieros de la mayor parte de las naciones, en sus bases esenciales y más generales, están organizados como el de España, y no es el nuestro inferior á aquéllos, aventajándolo acaso el de Francia en algunas cualidades, que sólo el tiempo y los efectos de la prosperidad del país, que permite construir mucho, proporciona á los individuos de esta clase de institutos.

VIII.

Nos hemos extendido algun tanto al tratar de la organizacion del personal facultativo de Obras públicas, para hacer ver en qué grave equivocacion incurren los que, haciéndose eco de errores que la REVISTA ha combatido en diferentes ocasiones, sin que á sus razones se haya opuesto otra cosa que declamaciones sin fundamento y palabras huecas sobre supuestos monopolios, han indicado la conveniencia y la posibilidad de suprimir el Cuerpo de Ingenieros de Caminos tal como está organizado: lo cual sólo puede manifestarlo ignorando lo que constituye este servicio y es su carácter especial, y desconociendo que en toda Europa, puede decirse, se reconoce la necesidad y las ventajas de su existencia para el fomento de la riqueza general y para el mejor empleo de los fondos de los contribuyentes; y que en las muy pocas naciones adelantadas que no tienen Cuerpo de Ingenieros civiles, la opinion de las personas ilustradas se inclina á la necesidad de organizarlo cuya opinion prevalecerá y se impondrá á los gobiernos.

Y es tanto más incomprensible el error de no creer necesaria la existencia del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, cuando, con el objeto de procurar el mejor servicio del Estado por medio de condiciones y reglas previamente establecidas, trata el Gobierno de asegurarse de una manera positiva de la aptitud y moralidad de los aspirantes á los destinos públicos, constituyendo cuerpos de empleados, á quienes se garantiza la estabilidad y el ascenso en sus funciones en cambio de las condiciones que se les exigen. Y estas carreras ó cuerpos se crean no sólo en los servicios que son

puramente técnicos, sino en los que solamente suponen algunos conocimientos especiales, habiéndose organizado con aplauso del país distintos cuerpos de funcionarios, particularmente por los Ministerios de Hacienda y de Ultramar.

No podria explicarse, pues, que al propio tiempo que se reconociese la necesidad de impedir la arbitrariedad ministerial y evitar las exigencias de la política en el nombramiento de empleados en los ramos de aduanas, de contabilidad ó de correos, haciendo de estos servicios, y de otros análogos, verdaderas carreras profesionales, se destruyese esta organizacion donde hace tiempo que existe. Cuando la opinion pública durante muchos años ha estado reclamando la aplicacion de estos principios como base de todas las carreras del Estado; cuando al presente más que en ninguna otra época demuestra el Gobierno el deseo de seguir por este camino, no tiene explicacion el que se combata la existencia del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, que es el primero, entre todas las carreras civiles, que se ha ajustado á dichos principios. Decir que se quiere la estabilidad en el servicio de la administracion pública, y destruir el cuerpo de empleados que está organizado sobre esta base, es simplemente absurdo y contradictorio.

Ya sabemos que muchos de los que censuran la organizacion del ramo de Obras públicas no dicen que á lo vigente haya de sustituirse la libertad ó la arbitrariedad ministerial; no ignoramos que á fin de que aparezca más aceptable y fundado en justicia el ataque al Cuerpo de Ingenieros se dice que á estas funciones se debe llegar por medio de la oposicion. Prescindamos de que los conocimientos científicos y prácticos de la carrera del Ingeniero; el estudio de los proyectos; la organizacion de los trabajos; los conocimientos administrativos y el juicio sereno para resolver las cuestiones complejas que ofrece el servicio; los hábitos de disciplina, y las demas condiciones que ha de reunir el Ingeniero, no pueden probarse satisfactoriamente en unos ejercicios de oposicion, como ya se ha demostrado en las columnas de la REVISTA. Nosotros creemos acertado el sistema de que no se den las plazas de jefes militares por oposicion en ninguna de las armas, sino que el Ministerio de la Guerra eduque y ejercite á los que han de ser oficiales y jefes; de la propia manera que tampoco se éntre en el sacerdocio en virtud de simple oposicion, porque ambas religiones

deben ser de disciplina muy estrecha, y sus individuos, además del conocimiento de las materias que sus carreras comprenden, han de reunir cualidades especiales, que no es posible demostrar que se poseen si los individuos dedicados á esta clase de funciones se improvisan.

Pero aún admitiendo el principio de la oposicion para entrar en el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, ¿qué otra cosa que una oposicion, cuyos ejercicios han durado seis años, y de aquí en adelante cuatro, es la carrera que los que aspiran á serlo siguen en la Escuela especial? ¿No prueban diariamente los alumnos en las clases y en los ejercicios prácticos su aptitud en las diferentes materias que constituyen la ciencia del Ingeniero? ¿No hacen patentes, durante el largo período de sus estudios, sus dotes para todas las funciones que el Ingeniero ha de desempeñar? ¿La circunstancia que del número de los aspirantes á entrar en la Escuela sólo pueden ser admitidos el 60 por 100, no demuestra que el que logra ingresar tiene la preparacion necesaria para aprovechar en los estudios que ha de hacer en la Escuela? ¿Con esta circunstancia, el que de los que ingresan en la Escuela sólo la mitad alcanzan el título de Ingeniero, no prueba que no habrá otro medio más eficaz para elegir los mejores entre los buenos? ¿En qué oposiciones, siendo el número de vacantes ilimitado, sólo la mitad de los aspirantes logran las plazas? Y por consiguiente, ¿no es evidente que el método de enseñanza adoptado en la Escuela de Caminos es muy superior al de la oposicion, en el que tanto pueden influir las circunstancias fortuitas para la eleccion de los que hayan de ser nombrados Ingenieros?

Todo esto es evidente, y creemos que sólo puede negarse ofuscados por la pasion, siendo inútil demostrar lo que acaba de indicarse; la opinion pública, que sabe que es la carrera de Ingeniero de Caminos sumamente difícil, y que conoce el renombre que siempre han tenido las enseñanzas de esta misma Escuela, proclama muy alto la verdad de lo que sostenemos, sin necesidad de que nos detengamos á presentar los minuciosos detalles y datos que lo patentizan.

Sin embargo, no podemos omitir un hecho que viene á confirmar, de una manera que no deja lugar á dudas, que los poderes públicos, si atienden á lo más conveniente á los intereses de los pueblos, han de organizar la instruccion y el servicio del personal destinado al estudio y direccion de las Obras públicas. En 30 de Noviembre de 1850 se

promulgó en Francia una ley autorizando á los Ayudantes de Obras públicas que reunieran ciertas circunstancias, para que, sometiéndose en las épocas que les conviniese á los exámenes de las materias que constituyen la carrera del Ingeniero, siendo aprobados, fuesen nombrados Ingenieros de Puentes y Calzadas. Cerca de 4.000 individuos componen el personal de los referidos Ayudantes, muchos con largos años de práctica é ilustrada experiencia, y de conocimientos distinguidos; sin embargo, han trascurrido 18 años sin que ninguno se haya presentado á los citados exámenes, y últimamente lo han verificado dos, de los cuales sólo uno ha sido aprobado, y por consiguiente nombrado Ingeniero.

Por las consideraciones que hemos expuesto fuimos contrarios á la centralizacion de ciertos enseñanzas de las carreras de Ingenieros y de Arquitectura en la Escuela preparatoria, cuya existencia combatió la REVISTA, y que al fin suprimió el Gobierno por los poderosos obstáculos y los graves daños que necesariamente producía aquella Escuela general, como preparacion de las especiales; deteniendo el progreso de los conocimientos, de que se suponía el más sólido fundamento. También fuimos opuestos á la centralizacion de todas las Escuelas bajo la dependencia de la Universidad, que decretó la ley de Instruccion pública promulgada por un gobierno moderado, por cuya ley se habian de llevar de las Escuelas especiales á la Facultad de Ciencias los mismos cursos que ántes se habian reunido en la Escuela preparatoria. Aplaudimos la ley sancionada por un gobierno más liberal, que devolvió á la Direccion general de Obras públicas la Escuela especial de Caminos, que educa á los Ingenieros, que á las órdenes de dicho centro administrativo han de estudiar y dirigir las obras, segun el pensamiento y con sujecion á las reglas prescritas por la misma Direccion general: esta disposicion anuló virtualmente el pensamiento de la desmembracion de las Escuelas especiales, que habia combatido de nuevo la REVISTA al decretarla la ley de Instruccion pública.

Para opinar así nos hemos fundado en el conocimiento de la índole de las enseñanzas de que se trata, en los métodos que su estudio requiere, en los diversos grados de extension y profundidad que á cada una deba dárseles, segun sean las aplicaciones que de ellas han de hacerse en las diversas carreras. Para vencer estas dificultades es impotente la ley, del mismo modo que lo son el saber-

y el buen celo del Profesorado y la aplicacion de los alumnos.

La Escuela preparatoria modelo es la politécnica de Francia: es ésta para los franceses una de sus glorias nacionales, porque es el primer centro de educacion científica creado por la revolucion, despues de haber acabado con todo el pasado de la Francia: por las grandes notabilidades en la ciencia que desde su creacion han constituido su Profesorado, y por el considerable número de hombres superiores que han brillado en todas las carreras despues de haber recibido en aquella Escuela su educacion científica: siendo para personajes encumbrados á las mayores alturas de la ciencia y de la politica un titulo honorifico el de antiguo alumno de la Escuela politécnica. Y sin embargo, ninguno de los Cuerpos que se forman, recibiendo sus individuos la preparacion en la mencionada Escuela, está satisfecho de esta preparacion, porque al emprender los estudios de aplicacion de las respectivas Escuelas especiales se ve que los alumnos carecen de extension suficiente en algunas materias, mientras en otras poseen conocimientos sobrados. Este mal es irremediable; bien lo saben los que en Francia le conocen; pero no será éste motivo bastante para suprimir la Escuela politécnica, porque, á pesar de esta dificultad invencible, es uno de los primeros establecimientos de enseñanza de Europa, y, como hemos dicho, una gloria nacional para la Francia.

Pero su existencia no pudo justificar la creacion entre nosotros de la Escuela preparatoria, ni justificará tampoco la existencia de las enseñanzas especiales en la Facultad de Ciencias de la Universidad, porque la organizacion y disciplina de aquélla, y su historia y sus recuerdos son distintos. Y aunque no debia ser necesario, hemos de hacer una protesta, y es que no escribimos inspirados por ningun espíritu estrecho y egoista: fuimos contrarios á la Escuela preparatoria, que estaba dirigida por un respetabilísimo Inspector general del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y eran profesores de ella varios individuos del mismo Cuerpo, en union de otros catedráticos muy dignos, procedentes de otras carreras; y lo mismo opinariamos respecto á la traslacion de ciertos cursos á la Facultad de Ciencias, aunque todos los catedráticos fuesen Ingenieros de Caminos, ó aunque, procediendo de otras carreras, pudiéramos hacer su eleccion. La dificultad, lo repetimos, no está en el Profesorado, sino en la indole de los estudios.

Nuestra opinion es, pues, en este punto que la mejor organizacion de los estudios para la carrera especial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, hayan de ser estos funcionarios de la administracion, ó hayan de ejercer la profesion de Ingeniero civil, es la prescrita en los reglamentos que hasta aquí han regido en dicha Escuela especial.

M.

(Se continuará.)

PARTE OFICIAL.

12 de Octubre. Orden disponiendo que, como medida de carácter general, queden en suspenso por ahora é interin dure el estado epidémico que aflige á determinadas comarcas de la Península, los efectos de la Real orden de 3 de Octubre de 1865, restablecida por la del Poder Ejecutivo de 20 de Mayo anterior, en todos aquellos casos en que de una manera evidente provenga el retraso de los trenes de cualquier justa causa, nacida de las medidas sanitarias que se indican, y que deberá apreciar siempre la Inspeccion administrativa y mercantil.

SUBASTAS.

22 de Noviembre. De las obras correspondientes á los estribos y avenidas del puente de Sama sobre el Nalon, en la carretera de Oviedo á Oviñana. Presupuesto, 158.269 pesetas 8 céntimos.

NOTICIAS VARIAS.

Se ha aprobado el proyecto de los trozos 5.º y 6.º de la carretera de tercer orden de la de Lérida á Flix á Reus, provincia de Tarragona, así como el de los postes kilométricos y casillas para peones-camineros de toda la linea comprendida en la provincia, por el presupuesto total de contrata, de 841.760,46 pesetas.

Se ha aprobado el proyecto de la carretera de tercer orden de Pontevedra al Grove, cuyo presupuesto de contrata es de 804.991,20 pesetas.

Se han adjudicado á D. José Xiró y Ferré, en 156.700 pesetas, las obras del trozo de la carretera de Zaragoza á Francia, comprendida entre Castillo y Villanúa, que estaban presupuestas en 160.715 pesetas 33 céntimos.

Se han adjudicado las obras de fábrica del puente sobre el rio Francolí, provincia de Tarragona, cuyo presupuesto ascendia á 584.845,58 pesetas, á Don Antonio Pellicer, en la cantidad de 561.451 pesetas.