

palabra de sentimiento á la clase de ayudantes de Obras públicas. Han experimentado reduccion en el número y reduccion en los sueldos: el de 12 y 10.000 reales á que podian aspirar al cabo de 40 ó 30 años de continuos servicios, se limita á 8.000 reales, y se refunden las clases de tal manera, que motiva una grande dificultad en su nueva organizacion.

La REVISTA no abandonará la tarea que se ha impuesto; la seguirá con fé, con copia de datos, examinando detenidamente el articulado del decreto con tranquila y severa imparcialidad, demostrando con cifras la imposibilidad de continuar la construccion de obras públicas, haciendo ver lo caro que el país ha de pagar, en el porvenir, esas impremeditadas y mal entendidas economías, la perturbacion é imposibilidad de realizar mucho de lo que se consigna; y últimamente, la inconveniencia de establecer ciertas distinciones entre los servicios del cuerpo, opuestas á las prescripciones reglamentarias.

Comprendiendo la ansiedad que en estos primeros momentos tendrán nuestros compañeros de provincias de tener noticias acerca de la impresion que ha causado en algunos periódicos el pensamiento de reducir el cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, copiamos á continuacion lo publicado por algunos al salir á luz el decreto de 12 de Agosto.

(*La Constitucion.*)

**DISMINUCION DEL PERSONAL DE INGENIEROS.** — Dada la gravísima importancia de la cuestion de Hacienda, natural es el aplauso con que la opinion pública ha recibido el programa del Gobierno en lo que á este particular atañe, y consiguiente la preferencia con que el Ministerio se viene ocupando de la organizacion de los servicios públicos sobre la base de la más severa economía; y en este terreno puede estar seguro de verse secundado por todas las parcialidades políticas, aún aquellas que en todo otro le serán forzosamente adversas, pues, to que no hay partido que no pretenda presentarse ante la opinion pública como el paladin de la moralidad y de la justicia.

Así estos dias, puede decirse que constituye la

preocupacion única, la que ha sido desde que se constituyó el actual Gabinete la ocupacion casi exclusiva de los distintos departamentos ministeriales: las economías que en cada uno de ellos se proyectan.

Que nosotros auhelamos como el que más que nuestra administracion deje de ser asilo de gente inepta y acaso falta de moralidad, si, como se ha dicho, viene siéndolo hasta aquí, no debe caber la menor duda; mas, por lo mismo que eso deseamos, por lo mismo que es ésa la idea dominante en la opinion, queremos que sea una verdad; porque sólo la verdad, cuando es resultado de la razon y la justicia, puede contar con porvenir. Por esto es ante todo nuestro voto que se estudien muy detenidamente las economías que se intentan hacer, para que no se traduzcan en pérdidas verdaderas y mayores de lo que es el importe que se pretende ahorrar. Decimos esto, más que de ningun otro ramo, á propósito de los que dependen del Ministerio de Fomento: considérese su importancia en el verdadero fomento de la riqueza, y háganse economías allí donde este resultado no se obtenga hoy de una manera palpable y positiva.

Nada queremos decir de la instruccion pública, porque nada nos parece suficiente á desarrollarla en la extensa escala en que la necesitamos; ni nada es más reproductivo que la ilustracion de un pueblo, el cual sólo así comprende las ventajas de un sistema que le concede libertades y derechos que mal puede utilizar ignorante, ni por lo tanto apreciar en lo que valen.

No es, por otra parte, este ramo el que hoy nos obliga á tomar la pluma en defensa de intereses que consideramos sagrados, y derechos cuya legitimidad nadie puede poner en duda. Hemos oido hablar de las reformas que se intentan en Obras públicas, y confesamos que nos alarman los rumores que á nuestros oidos llegan.

Tienen algunos por muy popular y de un efecto infalible en la opinion cuanto se haga en menoscabo de la importancia del cuerpo de Ingenieros de Caminos. Pues bien; es preciso ante todo examinar si esto, en vez de satisfacer á la opinion, no satisface mejor las miras de todos aquellos que en el cuerpo de Ingenieros han encontrado un valla-dar insuperable á la consecucion de miras basfardas; porque sería muy triste que cuando se desea, como desea el Gobierno, emprender una campaña de moralidad, fueran las primeras víctimas en ellos los que en su defensa habian concitado en contra

suya odios y venganzas que acaso logren vestirse la máscara de la opinion pública:

Es, por otra parte, necesario ver si la economía que aquí se pretende es realmente superior á los inconvenientes que produce, porque son muy graves los que podrian resultar de ciertas reformas.

Hay quien desea que el cuerpo de Ingenieros quede reducido á las dos terceras partes de lo que es hoy en su cuadro efectivo, ó sea en la parte que realmente presta servicio al Estado.

Parécenos esto demasiado grave para que no llamemos sobre ello la atencion y el celo del digno Sr. ministro de Fomento, á quien en otra ocasion presentaremos datos que demuestren hasta qué punto seria contraproducente semejante economía.

(*La Prensa.*)

Parece que hallará graves obstáculos en el Consejo de Ministros el proyecto de reducir el número de ingenieros civiles que cobran del presupuesto.

No teniendo las leyes efecto retroactivo, según la buena doctrina de derecho, es imposible que se borre del presupuesto la partida que se asigna á aquellos que han consumido un patrimonio, y consagrado los mejores años de su juventud á un estudio árido y difícil, en la creencia de que el Estado les aseguraria su porvenir. Un decreto que tal sancionase lastimaria un derecho sagrado y por nadie desconocido. El sueldo del Ingeniero es tan respetable como el del catedrático, puesto que constituye, como el de éste, una propiedad.

Pero la medida propuesta por el Sr. Madrazo no será aprobada en Consejo de Ministros. La reduccion del número de Ingenieros, aparte de lo que tiene de grave, por lastimar derechos adquiridos, no sería nunca un estímulo para la más severa moralidad en un cuerpo donde las seducciones persiguen á los hombres más incorruptibles. Los ingenieros que ahora se salvasen de la reforma, al ver la triste suerte de sus compañeros, no dirémos que se dejasen seducir, pero es probable que vacilasen. El señor Ruiz Zorrilla, cuyo amor á la moralidad constituye una de sus más elevadas prendas, reconocerá la fuerza de estas razones, y es muy posible que se abstenga de dar su asentimiento á una medida tan grave como injusta.

(*La Política.*)

El decreto publicado en la *Gaceta* de ayer, reorganizando el servicio de Obras públicas, entraña re-

formas de tal trascendencia, que le juzgamos digno de muy detenido estudio para presentar á su verdadera luz las economías que mediante esas reformas se dicen obtenidas; porque es necesario, como ha dicho muy bien el Ministro de Hacienda, que el país no se haga ilusiones, y para ello es ante todo indispensable hablar el lenguaje de la verdad en toda su pureza.

La impresion que nos ha producido la rápida lectura que hasta ahora hemos podido hacer de ese documento está muy léjos de confirmar lo que dice el preámbulo cuando asegura que ni se perturba el órden administrativo, ni se desatiende el servicio público. Para que esto nos haya parecido muy difícil, si no imposible, de conseguir con el nuevo arreglo, nos ha bastado considerar que, en 1847, cuando no habia más de 4 á 5.000 kilómetros de carretera construidos, careciamos absolutamente de ferro-carriles, y sólo habiamos construido tres faros, constaba la planta del cuerpo de Ingenieros de 107 individuos, y hoy, con más de 17.000 kilómetros de las primeras, sobre 5.000 kilómetros de ferro-carril y 154 faros, sin contar el desarrollo que han adquirido las obras de puertos y los demas servicios de este ramo, se pretende atenderlos todos con 127 individuos del referido Cuerpo, y esto, sin tomar en cuenta, por de pronto, la considerable rebaja que tambien se hace en toda clase de subalternos.

Lo que tiene de exigua y falta de fundamento la exposicion que precede al decreto, tiene éste de confuso y mal dispuesto en el fondo y forma de sus disposiciones; pero, así y todo, saltan desde luego á la vista las pruebas de la ligereza que ha presidido á la adopcion de la medida, y la falta de meditacion y de conocimiento de la materia, cuando se ha tratado de desarrollar.

Se ve desde luego que ni se ha sospechado siquiera la trascendencia de lo que se hacia; y sólo así se comprende que se haya podido obedecer con ánimo sereno á ese deber de reducir el presupuesto, prescindiendo de *todo género de consideraciones*, que ha parecido ineludible al Ministro de Fomento, por más que el presidente del Consejo no parezca haberse sometido al mismo criterio en el departamento de su cargo. Y cuenta que si es doloroso para el Gobierno verse precisado á imponer sacrificios sensibles á clases respetables, no es tanto para nosotros, como el considerar los que al país se imponen con medidas semejantes.

Irémos, pues, examinando la que ahora nos ocupa en artículos sucesivos, y procuraremos poner en

claro sus resultados, á la vez que demos-  
tremos las dificultades que han de hacer su ejecución imposible.

## II.

Dijimos ayer que era necesario ver ante todo si de la reducción que se pretende hacer en el personal del cuerpo de Ingenieros de Caminos resulta una economía de tal consideración que sea capaz de compensar la perturbación que forzosamente ha de ocasionar en un servicio que constituye uno de los ramos que más influyen en el fomento de la riqueza, y que al propio tiempo merezca la pena de lastimar derechos de muy distinta naturaleza que los que hasta aquí se vienen considerando en los empleados de los demás ramos de la Administración, sin que pueda decirse superfluo de ningún modo el gasto que ocasionaría el propósito de respetar lo que realmente constituye un contrato sagrado entre la Administración y los funcionarios de que se trata, sino, antes bien, tan reproductivo como ha sido hasta aquí el pago de un trabajo cuya inmediata y palpable utilidad nadie puede poner en duda.

Consta la planta del cuerpo de 340 individuos: existen 334, y de éstos hay 54 supernumerarios, ya por hallarse sirviendo á empresas particulares, ó empleados en Ultramar. Por consiguiente, los que realmente paga hoy el Estado para el servicio de la Península son 280, y sus sueldos importan 1.024.000 pesetas. Si, como se ha dicho, se rebaja de este número una tercera parte, quedará reducido el importe de los sueldos de los que queden en servicio activo á 682.667 pesetas; y como á los excedentes se les ha de abonar medio sueldo, la baja de 341.333 pesetas producida se reduce á 170.666, que es realmente la economía que se obtiene.

Veamos ahora á costa de qué sacrificios se conseguiría gastar de menos esa mezquina suma.

No tomaremos, por el momento, en cuenta las necesidades del país en materias de obras públicas, y prescindiremos, por lo tanto, del lamentable atraso que acusa la circunstancia de haber más de 16 provincias que carecen absolutamente de caminos provinciales, y más de 10 que tampoco conocen los caminos vecinales.

Por consiguiente, sin renunciar á decir después por qué tenía razón el Presidente del Consejo cuando en su discurso-programa afirmaba que de no suprimirse el Ministerio de Fomento, era preciso ver en él la hacienda del porvenir, nos hemos de ocupar ahora exclusivamente del resultado inmediato de la medida que vamos examinando.

Los Ingenieros de Caminos constituyen un cuerpo facultativo, compuesto de varias clases ó jerarquías, en las cuales se asciende por rigurosa antigüedad. Hállanse distribuidos en las provincias, según las necesidades del servicio reclaman, los de cada una con arreglo á sus diversas funciones, pero sin que para ello se tengan en cuenta el puesto que cada uno ocupa en el escalafón general del cuerpo, á la manera que en servicio militar tampoco decide esta consideración el destino de cada oficial ó jefe del ejército. De llevarse á cabo la reducción, habriase de verificar dejando excedentes en cada clase los más modernos en la relación acordada; por consiguiente, habrá provincia en que quedarán excedentes todos los Ingenieros, y de ello pudiera citarse algún ejemplo, siendo seguro que muy pocos de los que hoy prestan este servicio quedarían en los puestos que en la actualidad ocupan, interrumpiéndose, por consecuencia de las múltiples traslaciones que hubieran de hacerse, los trabajos hoy en curso de ejecución, y siendo el entorpecimiento que esto ocasionaría el menor de los males que resultarían de tal medida, y los gastos abonables por traslaciones, según las disposiciones vigentes, la menor de las partidas que habrían de rebajarse de la pretendida economía, de cuyo importe total acaso no distara mucho.

Porque hay otra consideración cuya importancia está muy por cima de ese modo mezquino de ver, de que queremos apartarnos. No se trata ya sólo del retraso que tal perturbación había de ocasionar en un servicio de tan grave interés para el país; que si esto es importante, lo serían mucho más las consecuencias que inmediatamente se tocarán. No pueden graduarse en menos de 6.000 kilómetros de carretera los que se hallan actualmente en estudio; los trabajos hechos representan cuando menos, uno con otro, un gasto de 300 á 400 pesetas por kilómetro; pues bien: de este gasto que se ha hecho para pagar estudios que en su mayor parte habrían de repetirse, pueden conceptuarse pérdidas, cuando menos, 150 pesetas por kilómetro desde el momento en que hayan de cambiar de manos los proyectos pendientes, porque no es posible prescindir de nuevos reconocimientos y estudios, que han de gravar necesariamente el coste de los proyectos en la cantidad dicha, que en conjunto representa una suma de 900.000 pesetas, harto más respetable que la economía que con la reducción del cuerpo se obtiene, puesto que ésta viene á ser la sexta parte de aquélla.

No hemos considerado más que una parte del di-

latado servicio que corre á cargo del cuerpo de Ingenieros, y ya la economía de 30.000 duros produce un gasto de 180.000, sin tomar en cuenta la infinidad de reclamaciones que semejante medida habia de producir cuando en las provincias se tocara la paralización de las obras y proyectos; los graves disgustos que esto ocasionaria al Gobierno, y el inmenso campo que á la explotacion de las oposiciones se ofrecia. Si á esto se agrega cuanto pudiera decirse acerca de las obras de puertos, de faros y de estudios de rios y canales de riego é industria, es bien seguro que puede graduarse en más de otro tanto el perjuicio que la reforma proyectada ocasiona en estos ramos. Pues bien: ¿qué economía es ésa, que suprime en el presupuesto una suma de 30.000 duros para producir por de pronto y dentro del mismo ejercicio un aumento de gasto de 300.000, sin tasar el daño que sufre el país con la perturbacion ocasionada en un ramo cuyo fomento es, por el contrario, objeto de su constante afán?

Hé aquí por qué llamamos la atencion del Gobierno acerca de esa medida, que consideramos poco meditada, si es verdad lo que á nuestros oidos ha llegado. Queremos que el actual gabinete, consecuente con lo que su presidente ha dicho en ocasiones anteriores, y muy singularmente en 15 de Enero último, cuando, al hacerse cargo del Ministerio de Fomento, sentó las bases de la marcha que se proponia seguir, y explicó de un modo tan claro y tan concreto lo que es y ser debe la doctrina de nuestra escuela en este punto, se infiere en aquellas ideas, que no son otras que las que se desprenden del programa de 25 de Julio.

No es que nosotros nos opongamos á las economías que realmente lo sean; no que pretendamos que sostengan instituciones que no presten al Estado un servicio verdadero, y de ello vamos á dar la prueba, porque seria un acto de oposicion, de que tan distantes estamos, la critica de una medida aún no acordada, sin la exposicion de lo que nosotros creemos debe hacerse.

En el departamento mismo de Fomento hay un poco donde economizar sin causar perturbacion ni daño alguno en el servicio. No se comprende, en efecto, la necesidad de esas inspecciones económicas de ferro-carriles, cuyas funciones pudieran ejercerse por esas otras inspecciones facultativas que ejercen los Ingenieros, que ántes de la institucion de aquéllas las llenaban, con una economía de más de 100.000 duros.

Otra economía, que no bajaría de 600.000 pesetas,

ó sean 120.000 duros, pudiera hacerse llevando al Ministerio de Fomento la construccion y conservacion de las líneas telegráficas, con reconocido bien del servicio, puesto que el numeroso personal de peones camineros, con su conocida disciplina, y la organizacion toda del servicio de Obras públicas, haria fácil para el personal de este ramo un servicio que gravaria de un modo insignificante sus actuales obligaciones, sin aumento alguno de gasto de personal.

En resumen: ni somos enemigos de las economías, ni tratamos de presentar embarazos al Gobierno en sus laudables y honrados propósitos.

Hacemos las indicaciones que el patriotismo nos sugiere, á fuer de amigos leales, que deseamos, sobre todo, que el éxito más completo corone los esfuerzos del ministerio radical.

(*La Revista minera.*)

OBRAS PÚBLICAS.—La *Gaceta* del 18 contiene un decreto tan grave y trascendental, que podrá alejar las esperanzas del país y aumentar el mal, que exige, es cierto, medidas extraordinarias, pero provisionales, fructíferas y generales.

Por razon de economías impuestas al Gobierno actual, se suprimen, aunque á disgusto de éste, las obras públicas; que no otra cosa quiere decir el destinar 2.500.000 pesetas para obras nuevas y 1.400.000 para reparacion de las existentes. ¿Y la *Hacienda del Porvenir*? ¿Y las provincias desheredadas, á las que está solemnemente ofrecido nivelarlas con las favorecidas ántes? ¿Y nuestros puertos, de los cuales se alejará el comercio con la suspension de limpias, que venimos leyendo en la misma *Gaceta*? ¿Y las precauciones contra el abandono municipal y provincial aplicado á las obras que han pasado á su desdichada accion?

Obras de lujo, dice el preámbulo, que se han emprendido durante estos años; la alusion es bien clara: se dirige sin duda á la que desde la calle de Alcalá viene asombrando á la nación y á sus acreedores; ella sola importa más de lo que se deja ahora para toda la Península; pero creemos que no pertenece á Fomento semejante obra.

Si sorpresa nos ha causado la casi supresion de las obras públicas, no es menor la que nos produce la de la mitad de ese brillante Cuerpo de Ingenieros de Caminos, al que se debe más de lo que dice el preámbulo; del que debe esperarse más de lo que espera el preámbulo, y cuyo derecho es sólido y perfecto.

Lamentamos asimismo lo dispuesto para el cuerpo subalterno de Obras públicas, que tan buenos servicios presta; y sentimos leer la mencionada disposición cuando nuestro número está en ajuste para entrar en prensa, lo cual nos obliga á ceñirnos por hoy á manifestar nuestro sentimiento por una calamidad pública, de la que nos ocuparemos con mayor extensión después.

(*El Puente de Alcolea.*)

Fuimos los primeros en aplaudir el pensamiento del Sr. Ministro de Fomento de realizar economías en los cuerpos de Ingenieros civiles, y hasta combatimos á *La Constitución* por haber levantado su voz para criticar al Sr. Madrazo porque pensaba poner la mano en el cuerpo de Ingenieros de Caminos, cuando la insignificancia de las economías que iba á producir no compensaba la perturbacion que introduciría en el servicio de Obras públicas.

Pero, así como entónces hicimos ciertas observaciones, y excitábamos al Sr. Ministro á que llevase á cabo su plan de economías, lo mismo en ese cuerpo que en los demas, así hoy, luégo que nos son conocidos los términos del decreto, nos vemos precisados á combatir algunas de sus disposiciones, porque las creemos atentatorias á derechos adquiridos, muy respetables, y muy poco equitativo.

La Junta consultiva del Cuerpo queda reducida, por esta disposición, á tres inspectores de primera clase y siete de segunda; pero á seguida dispone que compondrán la Junta aquellos funcionarios y los cinco profesores de la Escuela de mayor categoría.

Cuando quedan excedentes diez inspectores generales, no es justo ni equitativo que vengan á componer parte de ella otros individuos de menor categoría y antigüedad; y que la Junta necesita más individuos que los nueve inspectores que quedan por el decreto, lo prueba la determinacion de llevar á la misma esos cinco individuos subalternos de los que pasan á situacion pasiva.

Pero todavía resalta más la injusticia y la falta de equidad en la disposición que abraza el art. 4.º respecto á la excepcion que hace de los profesores de la Escuela para ocupar número de efectivo y de antigüedad en los que quedan constituyendo el Cuerpo, aunque ocupen el último de la escala en su clase.

Daráse el caso, por esta excepcion, que un jefe de primera ó segunda clase, que ocupe hoy el núm. 40, quedará en servicio activo ocupando el número 15, que es el último de los que quedan, perjudicando así

á otro compañero que lleva diez ó doce años más que él de antigüedad y de servicios en el Cuerpo.

Algunos maliciosos han creído ver en estas disposiciones un medio para servir á determinadas personas; pero á la vez hemos oído decir que los Ingenieros que son profesores de la Escuela, á quienes pudiera favorecer el decreto, llenos de dignidad y delicadeza, manifiestan que jamás consentirán, por su parte, el perjudicar á sus compañeros más antiguos, y que no harán uso del derecho que se les concede, evitando así que se barrene la severidad y conveniente escrupulosidad con que se ha llevado siempre el orden de antigüedad en este cuerpo, por más que respetan la necesidad en que se ha visto el Gobierno de rebajar el personal del mismo.

## PÁRTE OFICIAL.

3 de Agosto. Real orden, disponiendo que se suspenda la subasta de las obras de limpia del puerto de Denia, anunciada para el día 25 del actual.

4 de Agosto. Decreto disponiendo se refundan en una sola las direcciones de Agricultura, Industria y Comercio y de Estadística, que se denominará en lo sucesivo Direccion general de Estadística, Agricultura, Industria y Comercio.

7 de Agosto. Decreto disponiendo que las secciones de Fomento y las de Estadística formarán un solo cuerpo llamado de Administracion provincial de Fomento; el personal de este cuerpo queda reducido á un Jefe de Negociado de primera clase, con el sueldo anual de 6.000 pesetas; siete id. de segunda, con el de 5.000; 38 id. de tercera, con el de 4.000; 12 oficiales primeros, con el de 3.000; 30 id. segundos, con el de 2.500; 25 escribientes primeros, con el de 1.500; 100 id. segundos, á 1.250; dos ordenanzas, con el de 1.000; y 48 id. con el de 800.

11 de Agosto. Decreto autorizando á D. Antonio Próspero y Alburquerque y D. Juan de Dios Almansa para que puedan derivar del Guadalquivir un canal de riego é industria en el término de Lora del Río, provincia de Sevilla.

12 de Agosto. — Exposicion. — Señor: El extraordinario desarrollo que se ha dado hace algunos años á las Obras públicas, exigió como consecuencia natural y precisa el aumento del personal facultativo encargado de su estudio y direccion, que con su actividad é inteligencia ha hecho grandes servicios al país, contribuyendo eficazmente al progreso de su riqueza. El Gobierno de V. M. no se cree llamado á juzgar hoy la conveniencia ó inconveniencia de las muchas que se han emprendido durante estos años, de lujo algunas y de incuestionable utilidad las más; pero cumple á su propósito llamar la atencion sobre el gran número de obras construidas, porque sólo en él ha podido fun-