

MADRID, 1.º DE SETIEMBRE DE 1871.

TOMO XIX.

NÚM. 17.

REFORMA DEL CUERPO DE INGENIEROS

DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, Y PERSONAL SUBALTERNO.

Continuacion (1).

II.

Personal.

Cumpliendo nuestro compromiso, vamos á continuar la enojosa tarea de demostrar la des-organizacion que introduce en el servicio de obras públicas el decreto de 12 de Agosto, y lo hemos de hacer llanamente, sin aducir razonamientos que nadie pueda sospechar que son inexactos ó exagerados.

Más que nuestra propia causa, defendemos los intereses generales del país, profundamente lastimados; esto nos obliga, en primer término á hablar, y hemos de prescindir, al tratar con elevado criterio las altas cuestiones de la administracion, de la mezquina pequeñez de las pasiones personales, que ni por un momento embargan nuestro puro sentimiento.

La planta del Cuerpo consta de 300 Ingenieros de todas clases y de 40 aspirantes primeros y segundos, que son en totalidad 340. Actualmente se desempeñaba el servicio por 280 Ingenieros, que con 54 que están en clase de supernumerarios, bien por hallarse al servicio de empresas particulares ó por desempeñar sus funciones en Ultramar, componian el total de 334.

La distribucion de los 280 Ingenieros es la siguiente:

- 5 Inspectores generales de primera clase.
- 15 Idem de segunda.
- 30 Ingenieros jefes de primera.
- 50 Idem id. de segunda.
- 80 Idem primeros.
- 69 Idem segundos.
- 31 Aspirantes segundos.

280

(1) Véase el número anterior.

La reforma deja reducido el personal á 3 Inspectores de primera clase, 7 de segunda, 15 Ingenieros jefes de primera clase, 25 de segunda, 40 Ingenieros primeros y 37 segundos; total, 127.

Los Inspectores de primera y segunda clase constituyen la Junta consultiva como vocales natos, y la insuficiencia del número á que ahora queda reducida se encarga de demostrarlo el mismo decreto, cuando en el art. 7.º agrega 5 profesores de la Escuela, prescindiendo de la organizacion del Cuerpo, y reglamento especial por que se rigen todos sus actos.

Hasta en la forma material de hacer las divisiones de las clases no hay el natural criterio que debiera haber, puesto que si de 5 Inspectores generales de primera clase se dejan 3, como mitad, no es lógico dejar 7 de los 15 de segunda clase, y ántes por el contrario, parecia más justo aumentar uno, siguiendo la práctica acostumbrada de ser impar el número de los vocales, componiendo el de *once*, con preferencia al de *diez*, que ahora se prefija.

Los expedientes del personal, carreteras, ferro-carriles, canales de navegacion y riego, puentes, faros, boyas y valizas se informan por la *Junta consultiva*, que divide el trabajo en cinco secciones especiales.

Esta division no podrá ahora continuar; pero aunque se reduzca á tres, bajo la denominacion general de *Carreteras*, *Ferro-carriles* y *Aguas*, y la del personal se organice con el vocal más antiguo y moderno de las otras, ninguno de estos tres grupos contará con tres vocales, que han de ser siempre precisos para emitir juicio en cualquier asunto. Y esto es, contando con que el Gobierno no necesite que se gire alguna visita de inspeccion, en cuyo caso el inspector que tenga que salir fuera, impide el despacho de los expedientes que se discuten en seccion, sin necesidad de pasar á junta plena.

La rigorosa antigüedad es la base esencial en

que descansa la organizacion del Cuerpo, de modo tal, que dice el reglamento: *Ningun ingeniero podrá obtener en el Cuerpo, ni aun como honorario, nombramiento superior á la categoría de la clase á que pertenezca en la escala general.*

Por lo demas, muy poco necesitamos insistir para demostrar hasta la evidencia que es insuficiente y escaso el número de 10 Inspectores, y bueno será que digamos, para que todo el mundo lo sepa, que la Junta consultiva despacha al año unos 1.500 á 1.700 expedientes, y de tal importancia, que en el de 1868 entre los 1.474 expedientes, hubo 432 de proyectos de obras nuevas que ascendian á noventa y cinco millones de escudos, y 347 referentes á liquidaciones y recepciones por valor de doce millones de escudos.

Respecto á los Ingenieros jefes de primera y segunda clase, basta repetir que se reduce su número á 40. El servicio de obras públicas se halla hoy dividido por provincias, y siendo éstas 46, puesto que se refunden en una sola las Vascongadas, faltan por consiguiente, Ingenieros jefes para el servicio. Pero hay que advertir que existen seis divisiones de ferro-carriles, que cada una ha de seguir teniendo jefe; que el canal del Lozoya, como obra de grande importancia, tambien le tiene, y que el secretario general de la junta por reglamento ha de ser de esta misma clase. Sin más indicaciones, solamente esto eleva el número de jefes á 54, y ha de tenerse presente que prescindimos de otros servicios que damos por supuesto que se abandonan, y cuyos estudios hechos hasta ahora quedarán hacinados como papel viejo é inútil en algun archivo, ó tal vez se perderán, como probablemente sucederá con los trabajos de las cuencas hidrológicas, el reconocimiento de los trazados difíciles de algunas líneas de caminos de hierro, y en una palabra, con una porcion de trabajos técnicos y propios de la profesion del Ingeniero.

Hay tambien que agregar todavía los profesores de la clase de jefes que han de existir en la escuela, y que el mismo decreto reconoce deben quedar, así como los que con notoria economía y reconocida inteligencia tienen á su cargo varios de los negociados del Ministerio de Fomento.

No hemos hecho más que narrar los servicios establecidos; ex-profeso hemos prescindido de aquellos que pudieran salir de la categoría de ordinarios y subsistentes para patentizar que con 40 Ingenieros jefes que deja el decreto es absolutamente imposible desempeñar bien los cargos que les están encomendados, á ménos de no variar la actual organizacion del servicio, haciendo un meditado y reflexivo estudio del mismo.

En prueba de lo que acabamos de reseñar, basta echar una mirada sobre el cuadro de distribucion del servicio de obras públicas para observar que desde hoy (1.º de Setiembre) se quedan sin ingenieros jefes las provincias de Albacete, Almería, Avila, Badajoz, Búrgos, Córdoba, Cuenca, Granada, Guadalajara, Logroño, Málaga, Murcia, Oviedo, Pontevedra, Santander, Sevilla, Soria y Zaragoza, y las divisiones de los ferro-carriles del Norte y Barcelona.

Quedan sin Ingeniero jefe y sin Ingenieros subalternos las provincias de Ciudad-Real, Coruña, Lerida, Segovia, Zamora y Canarias, y la division de ferro-carriles de Leon, la más importante de todas por estar en curso de construccion la línea del Noroeste.

Los Ingenieros primeros y segundos, afectos á todos los servicios del Estado, se reducen á 77, los cuales han de desempeñar la conservacion de las carreteras construidas, atender á la vigilancia de las reparaciones y obras nuevas que se ejecuten, al servicio de inspeccion de los ferro-carriles puestos en explotacion, á las obras de canales de riego, puertos y faros, que han aumentado la riqueza pública de la nacion, y que por nadie podrá intentarse dejar perecer por falta de cuidado y asistencia.

Se suprimen tambien las indemnizaciones de gastos de viaje que por varios conceptos y segun los servicios disfrutaban los Ingenieros, y se les asigna á todos sin distincion 1.000 pesetas anuales, 500 á los ayudantes y 175 á los sobrestantes.

Poco esfuerzo hay que hacer para comprender que con semejantes indemnizaciones no es posible hacer bien el servicio.

Para vigilar y dar algunas instrucciones sobre el terreno, lo ménos que podemos suponer es que

el Ingeniero esté fuera de su domicilio diez días en cada mes, y prescindimos del caso en que una obra nueva importante, las fundaciones de un puente, el estudio y reconocimiento para formular un proyecto ó cualquiera reparacion delicada, le obligue á permanecer durante algun tiempo más en el campo.

Cada día de salida, contando con el alquiler del caballo, ha de gastar por lo menos de 50 á 60 reales, y apelamos para justificar esta cifra, al juicio de cualquiera persona que salga, para cualquier objeto, fuera de su domicilio ordinario.

Si en la justa proporcion y medida examinamos las indemnizaciones de los ayudantes y sobrestantes, fácil es deducir cuál será nuestra opinion.

No creemos que pueda hacerse bien el servicio de este modo; si con lo que se dá de indemnizacion no es posible salir, sucederá que se saldrá poco; que no se vigilará lo necesario; que no habrá autoridad suficiente para exigir lo que no es racionalmente exigible, y que estas economías serán ilusorias y contraproducentes.

Pues todos estos trastornos ocasiona hoy el reciente decreto que con dolor examinamos, y hemos de advertir que es para nosotros tan desconsolador el resultado que prevemos de esta reforma, que lastima los verdaderos intereses materiales de nuestra desdichada patria, que nos faltan las fuerzas para discurrir y se nos cae la pluma de las manos.

Quisiéramos preguntar: ¿Se ha pensado con detenimiento lo que se ha hecho? ¿Se ha fijado *à priori* lo que ha de reemplazar á lo que existia?

Y no es que pretendamos la paralización de toda gestion útil para el país, ni rechazemos toda reforma, aún las que pudieran parecer realizables y convenientes; nosotros valemos poco ante otro género de consideraciones, pero sí, creemos cuerdo y acertado conocer lo que se intenta reformar, estudiar lo que ha de sustituir á lo existente, y bajo qué bases se ha de ejecutar la reforma para que no padezcan los intereses del Estado. En fin, deseamos que si es forzoso reformar, se reforme; pero que se piense y medite lo que se ejecuta, y no sean de á tientas, tenien-

do luégo que *gastar más* con la aparente forma de hacer hoy *economías*.

La organizacion del personal de Ingenieros que funcionaba en los diferentes servicios de obras públicas costaba al Estado, segun el capítulo XXI del presupuesto, página 51, 1.085.062 pesetas.

La reforma introducida, alterando por completo las distintas clases de los servicios, conforme ántes hemos demostrado, costará, segun se ve en la *Gaceta* del 13 de Agosto, 783.718 pesetas, y aumentando las 20.000 que no se incluyen y que se deben consignar para atender al pago de haberes de los Ingenieros que, hallándose fuera del servicio, pudieran volver á ingresar en el cuerpo, asciende el gasto á la cifra de 803.718 pesetas.

Resulta, pues, una economía de 281.344 pesetas, y no de 301.344 como se dice, pero la práctica se encargará de demostrar que es todavía menor que aquella cifra.

Semejante mezquino ahorro no dudamos en asegurar, que no equivale á las seguras pérdidas que va á motivar en el ramo de Obras públicas, y en la desorganizacion de un cuerpo celoso y honrado en el cumplimiento de sus deberes; que lo seguirá siendo, sin disputa, porque tal es su condicion; pero que verá con dolor infructíferos sus esfuerzos, por ser materialmente imposible llenar su cometido con tan reducido número de individuos.

En el personal facultativo subalterno de obras públicas, se quita la legítima y justa aspiracion de obtener, como término de su carrera, un sueldo de 12.000 reales anuales, despues de probar su aptitud en la escuela y desempeñar sus destinos á satisfaccion de sus jefes; es decir, que á la laboriosa clase de ayudantes, no tan sólo se la priva de poder llegar como término de su carrera á tener un sueldo que alcanza cualquiera de los últimos auxiliares de una oficina, sino que ademas se cercena el personal y se organiza el escalafon de los que quedan en servicio, de una manera quizá poco meditada, refundiendo las clases primera y segunda y las tercera y cuarta, y dejando excedentes las mitades más modernas, con un nuevo criterio que no sabemos á qué plan

obedece. Según el presupuesto, capítulo XXI, las cuatro clases de ayudantes componen el número de 576, cuyos haberes, con las bajas de economía en el movimiento del personal, ocasionaban un gasto de 950.750 pesetas.

Los quinientos sobrestantes de planta importan 625.000 pesetas, y por consiguiente, todo el personal facultativo subalterno de obras públicas 1.575.750 pesetas.

Los sobrestantes se reducen á trescientos, y ocurre que este número es excesivamente limitado, pues que cada uno tendrá de 50 á 60 kilómetros de carretera en conservacion, además de cuidar de algunas obras de reparacion ó de nueva construccion, lo cual difícilmente puede hacerse bien con los cortos sueldos de 1.250 pesetas anuales, y la indemnizacion de 175.

La *Gaceta* del 13, por ambos conceptos, establece:

	Pesetas.
Que los ayudantes queden reducidos á trescientos cuarenta y siete, cuyos sueldos importan. . .	558.000
Los de los sobrestantes.	375.000
Y por haberes de ayudantes y sobrestantes que quedan fuera de la plantilla y tengan derecho á sueldo.	315.500
Suma.	1.248.500
Baja por economía en movimiento del personal.	112.500
TOTAL.	1.136.000

Y por último se deduce que la economía que se hace en el personal facultativo subalterno asciende á 439.750 pesetas.

En la Junta consultiva se rebaja el número de escribientes de tal modo, que con los cuatro que dejan no es posible calcular cuándo saldrán de aquellas oficinas los informes para el Ministerio.

Es necesario no haber visto cómo se redactan los informes por los vocales de la Junta, no haber tenido ocasion de conocerlos, no tener noticia del número de expedientes que se despachan, para creer que sólo cuatro escribientes hacen todo lo que exige la Junta. Es verdad

que cuando se vea que pasan dias y dias, y un dictámen que se necesita, no puede ponerse en limpio tan pronto como sea preciso, se aumentarán los escribientes, y en esto no tenemos duda alguna; pero aquí sucederá como con otras muchas economías, que lo son en el papel, y son ilusorias y no pueden realizarse.

	Pesetas.
El presupuesto consignaba para la Junta consultiva, art. 2.º.	20.875
En la <i>Gaceta</i> se prefijan.	8.250
Resulta una economía de.	12.625

Para la escuela de Ingenieros importaba lo consignado, según presupuesto, 39.875 pesetas, en cuya partida se incluian las gratificaciones concedidas por reglamento á los profesores que llevan respectivamente en la enseñanza más de cinco y diez años, análogamente á lo que sucede en otros establecimientos.

Ahora se quita todo esto, y en verdad, ¿qué falta hace premiar el celo y laboriosidad del profesorado? y aún ha de causar asombro cuando se manifieste que las gratificaciones del Director de la Escuela y de los 12 profesores, con los sueldos de un escribiente, un portero y un ordenanza que se suprime, asciende todo á la cifra de 33.625 pesetas, dejando el gasto de la escuela reducido á 6.250 pesetas anuales. Esto dice más que todo lo que pudiéramos nosotros añadir, y lo hace con más elocuencia cuando es el Sr. Ministro de Fomento encargado de la instruccion pública, quien lo ejecuta.

En el servicio general de provincias se suprimen los delineantes de las oficinas de las mismas, se deja solo un escribiente, y de este modo el presupuesto del artículo 5.º, que importaba. 248.055 pesetas, lo reduce la *Gaceta* del 13 á 133.055 y encuentra una economía. . . 115.000

Si no se paralizan las obras por completo; si se ha de hacer algo en el ramo de Obras públicas, en las oficinas de provincias se necesitará un delineante ahora más que ántes, puesto que se reducen los ayudantes, que pudieran desempeñar este cometido. Por otra parte, estas pla-

zas las servian personas de reconocido mérito y de conocimientos especiales, que habian alcanzado la modesta colocacion de un destino de 1.500 pesetas, que hoy quedan en general sin medio de subsistencia, porque la reforma que se realiza alejará de nuestro suelo hasta los capitales extranjeros, que huirán al ver sancionado semejante abandono hácia las obras públicas.

Es nuestro ánimo tratar en este artículo de los gastos generales del *personal*, que consignan los capítulos 21, 25, 27 y 29 del presupuesto de 1870 á 71, haciendo la comparacion con lo que establece la *Gaceta* del 13 de Agosto, dejando para el número siguiente de la REVISTA el exámen de lo que se refiere al *material*.

Pero, con objeto de no dejar desligada la grave cuestion de dar á luz el verdadero gasto, y de conocer, por consiguiente, la *verdadera economía* del personal facultativo, incluyendo las indemnizaciones de los Ingenieros, ayudantes y sobrestantes, vamos á entresacar del *material* las partidas que tienen relacion con este propósito, ántes de entrar en el exámen de los demas artículos.

En el capítulo 22, art. 3.º, *Material*, se presuponen para indemnizaciones de gastos personales, de visitas y comisiones extraordinarias de los Ingenieros é individuos subalternos de obras públicas, 375.000 pesetas. Las indemnizaciones de los 117 Ingenieros y 347 ayudantes, segun la *Gaceta*, importarán 290.000 pesetas, lo cual produce una economía de 85.000 pesetas, que se logra asignando las indemnizaciones de 1.000 y 500 pesetas, que son absolutamente insuficientes, como ántes hemos demostrado, para hacer el servicio.

En el capítulo 23, artículo 3.º, *Material*, se presuponen para indemnizacion de sobrestantes 97.842 pesetas, y la expresada *Gaceta* las reduce á 52.500 asignando 175 pesetas anuales á los 300 sobrestantes, es decir, ménos de sesenta reales mensuales por el concepto de indemnizacion de los gastos que ocasionan las salidas, estancia en posadas, etc., etc., y de este modo se obtiene la economía de 45.342 pesetas.

El capítulo 25, *Personal de ferro-carriles*, importaba segun el presupuesto de 1870-71 la cantidad de 383.850 pesetas, refundiendo en

esta suma la inspeccion facultativa y administrativa, conservando 6 ingenieros mecánicos y suprimiendo la seccion nuevamente creada para dar cabida á los inspectores, comisarios y vigilantes, cuyos destinos no tienen carácter facultativo, y que la experiencia ha demostrado no son necesarios. Pero este presupuesto no se admitió, y se amplió el crédito á 746.450 pesetas.— Reduce el decreto del 12 este gasto á 528.610 pesetas, quitando los seis ingenieros mecánicos, tal vez por tener este nombre; y como ántes hemos dicho que era suficiente el de 383.850, resulta que se consigna un crédito indebido de 144.760, pesetas que se consigna sin más razon que otra muy distinta de la *económica* y que responde á otro género de consideraciones.

Aun cuando pertenecen al *Material* las partidas que bajo el carácter de *indemnizaciones* á los Ingenieros, ayudantes y sobrestantes, se suprimen por completo en el art. 2.º del capítulo 26 de ferro-carriles, las segregamos para hacer el resumen de las economías que figuran en el personal propiamente dicho. Estas indemnizaciones ascienden á 188.250 pesetas, advirtiendo que el Gobierno ha establecido un tanto, que ordinariamente en los ferro-carriles puestos en explotacion es de 600 reales por kilómetro, y cuyo importe satisfacen las empresas, para atender á los gastos de las inspecciones facultativa y administrativa.

En el canal de Aragon, capítulo 27, *Personal*, se suprimen las indemnizaciones del director y subalternos que están encargados de las importantes obras de nueva construccion de largos trozos de Canal, que habian presentado grandes dificultades para contener las aguas. La seccion administrativa, con un secretario y 4 oficiales, importaba 12.500 pesetas; hoy se deja limitada á 6.500, y la facultativa, que representa en el presupuesto 11.750 pesetas, ésa queda desechada por completo, sin atender á que la índole especial de estos trabajos hidráulicos requieren cierto número de empleados y una asistencia continua á las obras, cuya vigilancia es siempre más barata que la insignificante partida que se ahorra privando de la justa indemnizacion de los gastos extraordinarios.

El canal del Lozoya sufre tambien igual suerte; la seccion administrativa ascendia á 13.250 pesetas, y á 29.000 la facultativa. Pues bien, redúcese la primera á 6.500 pesetas, se suprimen en totalidad los gastos de la 2.^a y hasta en la conservacion permanente les toca perecer á tres arbolistas. De esta forma no es de extrañar que se diga que se economizan en el canal de Lozoya 38.450 pesetas.

Nosotros, que sabemos que esta importante obra tiene un canal de derivacion de 76 kilómetros, de longitud que la distribucion mide una línea de tubería de 100 kilómetros, y que las galerías de Madrid llegan á 6 kilómetros; que el alcantarillado tiene 77 kilómetros de extension, y que ademasse están construyendo ahora las notables obras del depósito y de la presa del Villar, ¿cómo hemos de pensar que se desatienda este servicio? Tampoco podrá plantearse la reduccion que se intenta en la parte administrativa, porque los expedientes, solicitudes, abonos de agua y contabilidad especial de este ramo no permiten ha cer tan grande reduccion.

En el *personal* de puertos, capítulo 29, se halla la modesta clase de torreros, á quien tambien se les cercenan sus sueldos, dejando á los

principales, ordinarios y auxiliares, que disfrutaban los haberes de 1.825 pesetas anuales 1.367,50, y 1.000, reducidos á 1.500, 1.250 y 1.000 pesetas.

Para los que hayan visto un faro, y penetrado en su interior, ó tengan noticia de la organizacion de este ramo, saben que estos dependientes forman un cuerpo, y reciben la enseñanza en la Escuela de Faros, de donde salen para ascender por rigurosa antigüedad. La vida que tienen en aquellos sitios, aislados, tristes y hasta inaccesibles en algunas localidades, consagrándose al buen servicio de la navegacion, é iluminando con celosa diligencia nuestras costas, arriesgando en ocasiones su existencia, por cuyos actos han sido varias veces premiados por el Gobierno, parecian causas atendibles para conservarles sus sueldos, y no rebajárselos con objeto de obtener la insignificante economía de 50.200 pesetas.

Á consecuencia del exámen que hemos hecho de la parte del *personal* que contiene el presupuesto de 1870-71, y de lo que respecto al particular consigna la *Gaceta* del 13 de Agosto, vamos á poner á continuacion la economía que resulta realmente en el personal de Obras públicas:

OBRAS PÚBLICAS.—PERSONAL.

Capítulo.	Artículo.	GASTOS GENERALES.	PRESUPUESTO. 1870-71.	REFORMA. 12 Agosto.	ECONOMÍAS.
21	1. ^o 2. ^o 3. ^o 4. ^o 5. ^o	Cuerpo de Ingenieros.. . . .	1.085.062 —	783.718	A esta partida hay que agregar 20.000 pe- setas.
		Personal subalterno.	1.575.750 —	1.136.000	
		Junta consultiva.	20.875 —	8.250	
		Escuela de Ingenieros.. . . .	39.875 —	6.250	
		Depósito de Planos.	7.250 —	7.250	
		Servicio general de provincias.	248.055 —	133.055	
		Suma.	2.976.867 —	2.074.523	902.344
Ferro-carriles.					
25	Unico	Inspeccion facultativa y admi- nistrativa.. . . . 383.850	746.750 —	528.610	218.140
		Ampliacion. 362.900			
Aguas, Rios y Canales.					
27	Unico	Aragon.. { Seccion administrativa. 12.500	24.250 —	6.500	17.750
		{ Id facultativa. 11.750			
		{ Id. administrativa. . . . 13.250	99.375 —	60.925	38.450
		Lozoya.. { Id. facultativa. 29.000			
		{ Conservacion. 57.125			
Navegacion marítima.					
29	1. ^o 2. ^o 3. ^o	Puertos.	34.310 —	34.310	»
		Faros.	421.780 —	371.580	50.200
		Boyas y valizas.	4.380 —	4.380	»
		Suma. pesetas	4.307.712 —	3.080.828	1.226.884

Figuran en este estado muchas partidas que no están destinadas á los Ingenieros ni al personal subalterno de Obras públicas, como escribientes, auxiliares, delineantes, conserges y porteros, y se dejan de incluir las indemnizaciones de viajes que en los *gastos del material* contienen

los capítulos 22, 23 y 26 del presupuesto, referentes á lo que perciben por este concepto los Ingenieros, ayudantes y sobrestantes.

Siendo nuestro ánimo presentar al público lo que *realmente* se economiza por los indicados conceptos, insertamos la relacion siguiente:

CUERPO DE INGENIEROS, Y PERSONAL FACULTATIVO SUBALTERNO.

		PERSONAL.		
		PRESUPUESTO.	REFORMA.	ECONOMÍA.
PERSONAL..	Ingenieros..	1.085.062	783.718	301.344
	Ayudantes y Sobrestantes.	1.575.750	1.136.000	439.750
	Escuela de Ingenieros..	30.000	»	30.000
MATERIAL..	Comisiones al extranjero.	15.000	5.000	10.000
	Visitas de inspeccion.	20.000	5.000	15.000
	Servicio general de provincias, indemnizaciones de Ingenieros y Ayudantes.	375.000	290.500	84.500
	Conservacion.—Indemnizacion de Sobrestantes.	97.842	52.500	45.342
	Inspeccion de ferro-carriles.—Indemnizaciones de Ingenieros, Ayudantes y Sobrestantes.	188.250	»	188.250
PERSONAL..	Canal de Aragon.—Indemnizaciones.	11.750	»	11.750
	Canal del Lozoya.—Indemnizaciones.	27.000	»	27.000
SUMA. pesetas		3.425.654	2.272.718	1.152.936

Resulta, pues, que la economía es de 4.611.744 reales, y para obtenerla se ha lastimado el Cuerpo de Ingenieros y el del personal subalterno, se han reducido las indemnizaciones de una manera imposible para vigilar las obras, y todo se ha dispuesto desgraciadamente, de modo tal, que el servicio tiene que resentirse hondamente de esta reforma, la cual es indudable que ha de sufrir modificaciones en la práctica.

Algun periódico ha publicado y querido sostener que el decreto del día 12 de Agosto introducía en el personal de Obras públicas la economía de 15 millones de reales.

Ahí están las partidas del presupuesto y las que establece la *Gaceta*, y dígasenos si algo hemos dejado de presentar.

No cabe duda, desconociendo hasta la nomenclatura de los servicios, que se puede llegar á los 15 millones de reales de ahorro, y aun á los mismos 74 que expresa el decreto, diciendo que todo ello es *personal*, porque en efecto, personas son los peones que hacen la mano de obra

en las carreteras, que machacan y labran las piedras y las colocan en un puente ó tacea, y que ejecutan, en una palabra, lo que se entiende por otro concepto que es el *material* del ramo de Obras públicas, y así lo definen los presupuestos del Estado.

Hemos demostrado, á nuestro entender, las desconsoladoras condiciones en que queda el servicio desde 1.º del actual mes de Setiembre, y presentado las economías que realiza la reforma, dejando en situacion de *excedentes* á 154 Ingenieros; 230 ayudantes y mas de 200 sobrestantes.

En el número siguiente nos ocuparemos de la parte del *material*, para hacer patente el abandono en que van á quedar intereses muy respetables, y probaremos lo *caro* que ha de pagar el país estas mal entendidas *economías*, dictadas con tan poco cuidado de las verdaderas exigencias de las obras públicas.

Peticiones de excedencia.— Nuestros compañeros los Sres. Saavedra, Rodriguez, Perez de la Sala é Inchaurrendieta, profesores de la escuela especial del Cuerpo, han solicitado del Sr. Ministro de Fomento que se les declare *excedentes*, con arreglo á lo que dispone el artículo 6.º del Real decreto de 12 del pasado, renunciando á la excepcion consignada en el artículo 4.º del mismo, en favor de los cargos que desempeñan.

Al dar esta noticia, debemos declarar de una manera terminante que dichos señores, desde el primer momento en que tuvieron conocimiento del decreto, manifestaron particularmente á algunos de sus amigos y compañeros la firme y decidida resolucion de adoptar este partido; que los redactores de la REVISTA tenían confidencialmente conocimiento de sus propósitos hace ya muchos dias, y que si no le consignaron en el último número de este periódico, correspondiente al 15 de Agosto, fué porque, hallándose ausentes de Madrid los interesados, el hecho no ha podido ser público ni oficial hasta despues de aquella fecha, por cuya razon, muy á nuestro pesar, nos hemos abstenido de darlo á conocer ántes á nuestros compañeros, los cuales, como nosotros, tendrán hoy una satisfaccion al ver este rasgo de delicadeza, y harán justicia á la dignísima y levantada conducta de quienes, una vez más en su vida, se han conducido como modelo de caballeros.

Nuevas reformas.— A juzgar por las noticias de la prensa, los cuerpos de Ingenieros de Minas y de Montes van á sufrir análogas reformas á las que acaba de experimentar nuestro cuerpo.

Suponemos que, por desgracia del país, esta vez no se equivocará la prensa, y deploramos la medida, si es cierta, como una nueva y terrible catástrofe, de tristes resultados y de fatales consecuencias.

Los cuerpos de Minas y de Montes han servido siempre y sirven hoy, leal y dignamente al Estado; han contribuido al desarrollo, al adelanto y á la riqueza del país con esmerado celo y grande inteligencia; son dignos de respeto por sus derechos, de consideracion por su comportamiento, y de elogio por sus servicios. Nosotros, que siempre hemos tenido para ellos el afecto de compañeros, apreciándolos como se merecen, sentimos su desgracia, y nos asociamos á ella con la sinceridad de una amistad leal y verdadera.

Como á nosotros, debe quedarles á los que la reforma deja *excedentes* el consuelo de haber cumplido siempre como buenos; quépales tambien la esperanza de que algun dia, la necesidad y la experiencia, reclamarán el auxilio de sus conocimientos, llamándolos á prestar nuevamente sus servicios.

Supresion de las divisiones hidrológicas.— Por Real decreto de 23 del pasado se abandona

el estudio de las cuencas de los rios, atendiendo á que ha sido suprimida del presupuesto la cantidad de 125.000 pesetas, consignada para aquel importante servicio.

Esta disposicion es de harta trascendencia para que no la consagremos en uno de nuestros próximos números toda la atencion que merece. Hagamos constar, sin embargo entre tanto, que la disposicion mencionada ni *reforma* el servicio á que se refiere, ni lo *organiza* bajo nuevas y distintas bases siquiera; lo *suprime*.

Para el exámen que nos proponemos hacer, están por lo tanto de más, cuantas objeciones pudiéramos presentar en contra de una reforma más ó menos perfecta ó de una organizacion más ó menos acabada. Se trata pura y simplemente de averiguar si la supresion de este servicio es *conveniente* y *beneficiosa* para el país, y si su existencia *merece* ó *no la pena* de que figure la cantidad necesaria en el presupuesto.

Estos son los términos de la cuestion: la tratarémos, pues, en estos términos.

Consignacion para el Museo de la Escuela.

— No encontraríamos mal, ántes bien sería razonable, que obligado el Sr. Ministro de Fomento á hacer economías, hubiera reducido los gastos del Museo de la Escuela de Caminos á lo estrictamente indispensable para su conservacion. Pero, como no quiere desatenderse ningun servicio de Fomento, *la hacienda del porvenir*, ha destinado para *compra de colecciones y modelos*, recomposicion de éstos, y *adquisicion* de mesas y estantes para colocarlos, 100 pesetas, bien entendido que son anuales.

Nosotros hubiéramos preferido que se hubiese prescindido del Museo, es decir, del *presupuesto* para toda clase de *adquisiciones*, y nos hubiéramos dado por satisfechos con que se hubiese consignado lo *necesario* para *conservar* lo existente.

Contestacion.— Dos palabras á la *Gaceta Industrial* para que no atribuya nuestro silencio á descortesia.

Hallamos tan natural que la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS defienda al Cuerpo de Caminos, como lógico que la *Gaceta Industrial* lo ataque. La REVISTA cumple con un deber; la *Gaceta* cede á su inclinacion.

Tener la suerte de servir al país es seguramente una gloria que no á todos alcanza; aplaudimos y comprendemos la noble aspiracion de los que lo desean; pero no nos parece una razon para desconocer ni olvidar, los servicios de quienes, durante muchos años, han logrado prestarlos.

Por fortuna para los Ingenieros de Caminos, ni las obras públicas construidas han desaparecido, ni desde la exposicion universal de 1867 han trascurrido

tantos años, que pueda haber sido olvidada: las unas y la otra son testigos de mayor excepcion en este debate, y dicen alto y claro, de modo que pueda oírlo todo el mundo, lo que ha hecho el Cuerpo de Caminos desde su creacion en España.

Esos son nuestros titulos; quien los tenga, preséntelos mejores.

OPINION DE LA PRENSA

SOBRE LA REFORMA DE OBRAS PÚBLICAS.

(Continuacion.)

(La Política.)

II.

Decíamos en nuestro primer artículo sobre esta materia, que la exposicion que precede al decreto de 12 del corriente, y las disposiciones de éste, acreditan la ligereza y falta de meditacion de que es resultado la medida que censuramos. Para convencerse de ello basta ponerla en parangon con las que parece que debieran ser las doctrinas del actual Ministerio, puesto que son las que debe profesar el que es hoy presidente del Consejo, á juzgar por lo que dijo en un documento tan reciente como la circular de 15 de Enero de este año, siendo ministro de Fomento.

«Si el Estado ha de conservar su poderosa iniciativa, decia allí el Sr. Ruiz Zorrilla, y ha de emplear todos los recursos que quepan dentro del presupuesto y que le permita una organizacion que pone en sus manos un gran personal facultativo para beneficio de las obras provinciales y municipales; para ejercer la accion administrativa en las obras públicas, de modo que, no sólo imposibilite la inmoralidad, sino que quite todo pretexto á la menor sospecha de este género; para convertir en provecho de la agricultura las aguas que hoy son manantial fecundo de calamidades; para conseguir, en fin, un rigor, una exactitud que, al mismo tiempo que aseguren la inmediata y personal responsabilidad en todos los casos, faciliten la rápida resolucion de todos los asuntos. Si todo esto es necesario, cualquiera que sea la legislacion, puesto que no se puede prescindir del legado de abandono y de apatía que hemos recibido, como allí se decia, no se concibe que siendo presidente del Consejo el que tales doctrinas sentaba cuando ocupaba el Ministerio de Fomento, se incurra en una contradiccion tan palmaria como es la que resulta entre los principios á que entonces se decia que habia de ajustar su criterio este departamento ministerial y sus actos de hoy, que, lejos de hacer posible aquella poderosa iniciativa y todas sus enunciadas consecuencias, tienden, al contrario, á que produzcan todas las suyas el abandono y la apatía, que son el legado que hemos recibido.

Pero es que aquello era el resultado de un estu-

dio que ahora no se ha hecho y que produjo la conviccion de que en el Ministerio de Fomento está la Hacienda del porvenir: y si se lamentaba nuestro abandono y apatía, era porque entre los muchísimos motivos que la justifican, se tocaba ya el triste resultado del experimento hecho el año anterior con el abandono de 2.500 kilómetros de carretera de las que estaban á cargo del Estado, comprobando que habia sido un verdadero abandono; puesto que las corporaciones provinciales y alguna municipal se han hecho cargo sólo nominalmente de unos 1.850 kilómetros, y en los 650 restantes resulta una pérdida efectiva de más de 60 millones de reales, si se considera lo que costaron, y un gasto de más de cinco millones en un porvenir no lejano para reparar los deterioros que han experimentado en el corto tiempo transcurrido.

Pero hoy, por lo visto, se ha olvidado todo eso, y con el ascenso del Sr. Ruiz Zorrilla á la presidencia del Consejo, se ha perdido hasta la tradicion de sus doctrinas, olvidando que reformar no es precisamente reducir á todo trance, ni siempre gastar menos significa economizar. Y eso que no falta dentro del gabinete mismo quien así discurra y obre en consecuencia; y véase, si no, la exposicion que precede á los decretos del Ministerio de Hacienda de 7 del corriente, y allí podrá leerse que hay reducciones imprevistas, que producen desórdenes en la administracion, cuyo resultado es que el país pierda en la baja de los ingresos permanentes sumas mucho más considerables que aquellas que pretende economizar.» A lo que podría añadirse, tratando de las obras públicas, que esas reducciones imprevistas se traducen siempre en el indebido gasto de sumas mucho más considerables aún, como tendremos lugar de probar muy en breve al hacernos cargo de las consecuencias ineludibles y forzosas del decreto para el país, en mal hora aconsejado por el Sr. Madoz, que es lástima no se inspirase en las sanas ideas de su compañero el Sr. Ruiz Gomez, con lo cual habria comprendido que, si es verdad que la crisis financiera perturba é inquieta á la nacion, es ante todo indispensable no hacerse ilusiones acerca del remedio, que está, no tanto en la imprevista reduccion de gastos, cuanto en la creacion de un presupuesto de ingresos que responda á nuestras necesidades, y que se halle en armonía con nuestras fuerzas contributivas.

Que el decreto del Ministerio de Fomento no obedece á este principio, no hay para qué decirlo; que no obedece más que al empeño de reducir sin criterio, lo demuestra su preámbulo, y lo probaremos con números, haciendo ver al propio tiempo la imposibilidad material de su ejecucion, que es su única ventaja, puesto que tocándose en la práctica lo absurdo de sus disposiciones, se hará tambien imposible el desarrollo de los profundos gérmenes de perturbacion y de inmoralidad que entraña.