

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 títulos; 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 discorra 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 impremeditadas, 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 impremeditadas 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. Madrado, 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 impremeditada 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.

III.

Si la exposicion que precede al decreto de 12 del corriente expusiera algo, sabríamos el criterio á que ha obedecido la reduccion decretada en Obras públicas y podríamos discutir los principios que lo dictaron. Pero el Ministro de Fomento se limita á decir que cree poder elevar las economías á 74.148.939 reales, y á lamentar que, para llegar á este resultado, sea necesario disminuir el personal de Caminos, Canales y Puertos, imponiendo sacrificios sensibles á clases respetables, concluyendo con una excitacion á la conformidad con la dura ley que impone una necesidad superior á todo genero de consideraciones, toda vez que ni se perturba el orden administrativo ni se desatiende el servicio público. De manera, que á juzgar por lo que se dice en la llamada exposicion, parece que no se hace otra cosa más que reducir el personal de Caminos, Canales y Puertos, y que con esto se consigue una economía de 74 millones de reales, sin perturbar ni desatender el servicio. La forma misma dada á la parte dispositiva, y pudiera creerse que ése es el secreto de esa forma, parece conspirar al mismo fin; porque los nueve primeros artículos, que contienen la parte que pudiera llamarse orgánica, se refieren sólo al personal de Ingenieros y subalternos de Obras públicas, comenzando en seguida las reducciones en las cifras que hacen relacion á las hechas en el personal.

Careciendo la exposicion de criterio, y pudiéndose deducir una falsedad de lo poco que dice, natural era que nosotros buscáramos el móvil de la reforma donde pudiéramos encontrar explicado el pensamiento del Gobierno, en el concepto de que hubiera unidad en el de todos los ministros que hoy constituyen el gabinete; y natural es tambien que pongamos de manifiesto cuán léjos está de la verdad lo que parece resultar de las afirmaciones del Ministro; porque la reduccion del personal constituye sólo una pequeña parte de la economía, y con esta reduccion se perturba el orden administrativo, se desatiende el servicio público, y, lo que es más, se lastiman profundamente los intereses del Estado.

En nuestro artículo anterior hemos expuesto los principios á que parece debiera obedecer la marcha del Ministerio de Fomento si se ajustara al pensamiento que revelan los actos del Presidente del Consejo y los del Ministro de Hacienda; porque, segun ellos, para que en aquel departamento pueda verse la Hacienda del porvenir es ante todo preciso no llevar la desorganizacion á los ramos que constituyen la fuerza productiva de la administracion pública. Nos resta, pues, hacer ver lo que es y significa la reduccion para que se comprenda hasta qué punto se perturba y desatiende el servicio, contra lo que se limita á dar por sentado el señor Ministro, sin demostrarlo cual debiera y es costumbre en toda ex-

posicion de los motivos que sirven de fundamento á una medida como la decretada; y más cuando esta medida de tal manera afecta al interes público, que barrena por completo los principios que en pro de este interes parecen haber levantado por enseña los demas ministros.

Si se hubiera intentado siquiera esa demostracion, se habrian echado de ver desde luego los errores numéricos y de concepto que se han cometido, así como la necesidad de presentar la aplicacion de la reforma de manera que se comprendiera y se prestase á exámen, si no es ya esto lo que se ha querido evitar; porque todo es creible de quien trata de fascinar al país dando el pomposo nombre de economías á la supresion de las obras públicas. Sin embargo, y no obstante el poco tiempo de que hemos podido disponer con relacion al que se necesita para poner algo en claro el laberinto de la parte dispositiva, procuraremos acercarnos en lo posible á la verdad al presentar el resultado de lo que aparece en el decreto.

Fijase en el art. 1.º la planta del Cuerpo de Ingenieros conforme ha de quedar, expresando el número de los que quedan excedentes en cada clase. A juzgar por los números, parece referirse esta disposicion á la planta decretada en 1866, porque concuerda con el siguiente estado:

	Planta de 1866.	Planta actual.	Exce- dentes.
Inspectores generales de 1.ª			
clase.	5	3	2
Idem de 2.ª clase.	15	7	8
Ingenieros jefes de 1.ª			
clase.	30	15	15
Idem de 2.ª clase.	50	25	25
Ingenieros primeros.	80	40	40
Ingenieros segundos.	120	37	83

Y, sin embargo, cuando en el art. 10 se enumeran los excedentes para fijar sus haberes, aparecen 13 Inspectores generales de 2.ª clase en esta situacion, en vez de 8, y 36 Ingenieros segundos, en vez de 83.

Esto podría haberse explicado en el preámbulo, porque es fácil hacerlo con sólo decir que los Inspectores de 2.ª clase son realmente 20, puesto que los 5 supernumerarios procedentes de la reforma de 1866 prestan servicio y cobran sueldo, y que los Ingenieros segundos no son 120, como dice aquella plantilla, que no se habia llenado. Pero lo que no tiene explicacion es, cómo dejando en el servicio 15 Ingenieros jefes de 1.ª clase, queden excedentes otros 15, y sólo se presupone el medio sueldo para este número, cuando existen prestando servicio, en el mismo caso de los 5 inspectores citados, otros 9 Ingenieros jefes de 1.ª clase, que, habiendo de quedar excedentes, carecen de crédito en el presupuesto para el pago de su medio sueldo.

Pero esto, que citamos solo de pasada; como uno de los muchos ejemplos que podríamos señalar en confirmación de lo que acabamos de decir, no es esencial para nuestro propósito, que, por ser más alto, nos obliga á prescindir de esta nueva prueba de la precipitación y falta de estudio que ha presidido en este arreglo, si tal nombre merece; sin que eso sea decir que carecen de importancia este y otros detalles, que envuelven la negación de todo principio de justicia.

La economía que se dice obtenida en el personal de Ingenieros asciende á 25.000 pesetas. No queremos valernos de tan exigua suma, porque está equivocada y sin duda ha querido estamparse la de 250.000, aun cuando tampoco es la verdadera.

Una economía de un millon de reales, ó algo más, segun nuestra cuenta, y eso sólo en el personal de Ingenieros, no deja de ser importante. Ahora lo que falta es que sea posible sin menoscabo del servicio; y para demostrar que no lo es, ahí está el art. 7.º, que lleva á la Junta consultiva, en reemplazo de los Inspectores que se declaran excedentes, los cinco Profesores de la escuela de mayor categoría; con lo cual, si no se prueba la necesidad de la supresión, se consigue concluir con la tradición y acaso tambien con la jurisprudencia establecida; lo cual podrá ser muy revolucionario, pero de seguro altamente perjudicial á los intereses públicos. Depende esto de que entre el vulgo se ha propagado la idea de que la Junta consultiva no tiene más misión que emitir dictámen sobre los escasos proyectos que hoy se presentan al Gobierno, como hemos visto consignado en *El Puente de Alcolea* y otros periódicos. De aquí, sin duda, ha nacido la idea de que para ese oficio los Profesores deben ser los más aptos. No nos detendríamos á decir más acerca de esta vulgaridad, si el hecho que ha producido no fuera susceptible de la trascendencia que hemos señalado; pero es de importancia el asunto y merece desenvolverse.

La Junta consultiva, ademas del examen de los proyectos, que por ahora, en efecto, no tienen traza de ser muchos, por desgracia, informa acerca de las incidencias de los contratos á que dan ocasion las vicisitudes de las obras y las reclamaciones de los contratistas, que son innumerables; vicisitudes y reclamaciones que versan con frecuencia sobre cantidades de mucha más consideración en un solo asunto que lo que importan todas las economías decretadas en el personal. La resolución de estos asuntos requiere un estudio muy detenido y nada ameno, si no se han de lastimar los intereses del Estado ó los del contratista injustamente; por consiguiente, no es reuniéndose una vez á la semana para oír leer un dictámen elaborado por un auxiliar como se despachan, sino meditando y discutiendo muy detenidamente los dictámenes que producen, que extienden los Inspectores de su puño y letra; porque son

ponentes en los negocios y ademas carecen de escribiente. Pues bien; si á un Profesor de la escuela se le impone la obligación de asistir á la Junta como vocal, corre gran riesgo de desatender la cátedra y no atender á la Junta.

Íbamos á decir que los Inspectores practican ademas las visitas de Inspección; pero ya ha cuidado el Sr. Madrazo de que en lo sucesivo no suceda tal cosa, suprimiendo en el presupuesto la partida destinada á semejante objeto: que tanto vale haber consignado al efecto 5.000 pesetas. Con esto descansarán los contratistas de mala fe, ahora que, habiéndose reducido el número de Ingenieros y subalternos á sus justos limites, no censurarán sus obras, que no podrán ver humanamente; con lo cual se evitan cuestiones enojosas, y todo queda reducido al abono de unos cuantos miles de duros más ó menos en cada caso, y entónces ya no se oirá tachar á la Junta de rémora, sino que será de ver cuán holgados andan sus miembros, y qué contentos los que tanta atmósfera han logrado hacer en su contra. Que no serán sólo los contratistas, porque les han de hacer coro en las alabanzas del nuevo régimen los caciques y demas personajes influyentes, que suelen por puro patriotismo tomar una parte activa en la gestión de las obras públicas, ya con el fin de ladear su traza si es una carretera, fijar el emplazamiento si se trata de un puente, ó determinar el verdadero caudal de una corriente si es una concesión de este género el objeto de sus desvelos, sin que venga á entorpecer el libre curso de estos negocios el insuperable valladar de los Ingenieros y la Junta consultiva con su eterno empeño de sacar incólumes los intereses públicos, como si con ello se hubieran de meter algo en el bolsillo, que es la frase sacramental que muy pocos habrán dejado de oír.

Si la reducción del número de Inspectores se declara de hecho en el decreto absurda, no lo es menos la acordada en las clases de Ingenieros Jefes de 1.ª y 2.ª clase. Quedan entre ambas 40: en la Escuela hay 10 inamovibles, atendiendo á las circunstancias á que se refiere el art. 4.º del decreto; en la Junta consultiva ha de haber, cuando menos, uno de Secretario; otro encargado del Canal de Lozoya; seis al frente de las divisiones de ferro-carriles. De manera que, sin contar los que hay al frente de los negociados de Obras públicas en el Ministerio, quedan 22 para las 46 provincias. Esto solo bastaria para calificar el modo como se ha hecho eso, si no fuera conveniente examinarlo más detenidamente por lo que atañe al servicio general de las provincias, que comprende una de las partes más interesantes de las reformas, y tambien una de las más castigadas del presupuesto, como ahora se dice. Pero esto merece capítulo aparte, y será objeto de nuestro próximo artículo.

IV.

Si en la reduccion del número de inspectores sirve la reforma únicamente para dar satisfaccion á una vulgaridad, nacida de la ignorancia más completa de lo que son las obras públicas y de las necesidades que impone su administracion para poner á cubierto los intereses del país en las múltiples cuestiones que suscitan los intereses privados en su roce con aquéllos, la disminucion del número de ingenieros jefes, en la escala que se ha llevado á cabo, acredita que no responde á más sistema ni á otro plan que el de reducir, segun una relacion puramente caprichosa y sin cuenta alguna de las funciones de esos ingenieros ni de las necesidades del servicio.

A juzgar por las cantidades que se consignan para el servicio general de provincias (art. 5.º, capítulo XXI), se mantiene la actual organizacion, y no se comprende cómo siendo 46 ha de hacerse esto con ménos de 22 jefes. Si esto no es un elemento de desorganizacion, no es fácil decir en qué consiste el orden, que ha de ser garantia de intereses que por lo visto no han podido tomarse en cuenta, por la sencilla razon de que acaso hasta se carece del conocimiento de su existencia, á juzgar por el tiempo que desde su advenimiento al poder han empleado el Ministro y el Director del ramo en combinar la reforma. Preciso será variar la organizacion del servicio, ó poner al frente de 24 provincias otros tantos ingenieros primeros ó segundos, distrayéndolos del servicio propio de su instituto, puesto que parecerán muchos los que han quedado, sin contar los inconvenientes que puede ofrecer esta medida en otros conceptos. Pero excusado es preocuparse por inconvenientes, cuando hay al frente de la administracion personas que tan poco se ocupan de semejantes pequenezes, y tan fácilmente saben saltar por cima de *todo género de consideraciones*, como con ánimo sereno se dice en el preámbulo. Quedarán, pues, disponibles 53 ingenieros primeros y segundos para atender al servicio de provincias, á las divisiones de ferro-carriles y á las comisiones especiales á que algunos están afectos; de manera que, descontando estos últimos, será fácil que más de una provincia se quede con solo el jefe.

En esta prevision, sin duda, se ha pensado en disminuir las atenciones en la medida en que han disminuido tambien los medios de cubrirlas, y así se ha llevado la economia á las obras de nueva construccion, á las reparaciones y á la conservacion; y con esto, á la vez que suena una economia importante, se cohonesto la reduccion del personal.

Las rebajas por tales conceptos en carreteras importan:

Por obras nuevas.	9.085.410 pesetas.
Por reparaciones.	1.100.000
Por gastos de conservacion.	3.000.000

Quedando reducidos los gastos:

Para obras nuevas á.	16.664.590 pesetas.
» reparacion.	1.400.000
» conservacion.	5.750.000

Compónese la primera de estas partidas de varios elementos: de ellos las cifras realmente destinadas á obras nuevas componen la suma de 12.214.590 pesetas, de la cual se destinan 9.714.590 al pago de las contratas en curso de ejecucion, y 1.000.000 de pesetas para las nuevas construcciones que puedan emprenderse. Motivos tenemur para creer que la partida destinada al pago de las obras contratadas es bastante menos que las obligaciones por tal concepto contraídas, y que ellas han de absorber la mayor parte del crédito de este capítulo, ocasionando el déficit consiguiente en el capítulo, si, como es lo más probable, no se adopta el partido de rescindir los contratos. Pero esto, que pudiera pasar desapercibido, significaria una lesion gravísima de los intereses del Estado, que seria debida exclusivamente á la imprevision que ha presidido á la reforma.

Sin embargo, los perjuicios que bajo tal concepto pueden ocasionarse tienen un límite dado, y si bien la paralización de las obras en curso de ejecucion arguye desde luego una pérdida positiva, podrá llegar en todo caso al importe de lo hecho. Pero lo que no es posible tasar es el resultado de la rebaja en las sumas afectas á reparaciones y á conservacion. Decir que para las que puedan ocurrir de aquéllas en 17.000 kilómetros de carreteras se destinan 5.600.000 rs., y que se presuponen 120 rs. para materiales de conservacion de cada kilómetro, sería hasta risible, si pudiera serlo un abandono que hasta tal punto compromete lo que tantos millones ha costado crear. Pero á fe que ahí está la Hacienda del porvenir, que, próspera ya con medidas semejantes, bastará para rehacer lo que, sin duda, para fomentarla á lo Ruiz Zorrilla se habrá destruido. Bien que para entónces no será ya ministro el señor Madrazo, á quien, por lo mismo, no se acordará nadie de hacerle responsable, cual debiera, de la deliberada destruccion de las obras públicas, y disfrutará en paz su cesantia y hasta merecerá á muchos el concepto que tan fácilmente se usurpa por desgracia en este país.

Si en las obras de carreteras son importantes las reparaciones y la conservacion, que por lo general con poco coste economizan gastos de grave importancia, no hay para qué decir cuál será la de aquellas atenciones en los puertos, ya para conservar su fondo, ya para evitar la inminente ruina de las obras de abrigo, como consecuencia ineludible de la falta de recursos con que atender á su entretenimiento. Mas si los barcos no pueden fondear, ó por tales causas se dificultan las faenas, con eso se crea el trabajo de que por otra parte se priva á multitud de

brazos con la reduccion hecha, lo cual es una compensacion que puede ser manantial fecundo de riqueza, como ántes de mucho reconocerá el Ministro de Hacienda en el crecimiento de las rentas, y experimentarán tambien los tribunales de justicia con el aumento de la criminalidad, que es un trabajo más, aunque por desgracia no paga contribucion.

Si en carreteras y puertas se han hecho economías, en cambio continúan á cargo del Estado el Canal Imperial de Aragon, el de Lozoya y las obras del rio de Adra, que por algo está en la provincia de Almería, á pesar de ser todas ellas de carácter esencialmente local por su objeto. Pero de estas obras no queremos ocuparnos; que por lo que hace á la segunda, es muy posible que ántes de mucho nos ahorre ese trabajo el pueblo de Madrid cuando principien á tocarse las consecuencias de las economías del Sr. Madrazo.

Se ve, pues, que no hay nada en obras públicas que no haya sido victima del furor de economías, y no decimos nadie, porque no hemos querido ni queremos hablar de las personas; que si nos propusiéramos hacerlo, ancho campo nos prestara el decreto para poner de manifiesto hasta dónde llega el espíritu de justicia que resplandece en sus disposiciones.

Damos aquí por terminado nuestro ligero exámen del decreto de 12 del corriente, de imperecedera memoria, y de tal honra para el director que lo ha aconsejado y el ministro que lo suscribe, que nos asombra verlos aún en sus puestos concluida tan honrosa mision, y que no estén ya descansando sobre sus laureles.

(*El Eco de España.*)

La Igualdad, en su número del viérnes, ofrece su apoyo al Sr. Ministro de Fomento para llevar adelante las reformas contra el cuerpo de Ingenieros de caminos. Lo encontramos perfectamente lógico.

Los cuerpos facultativos existen en casi todas las naciones donde la administracion pública se encuentra regularmente organizada, y el gobierno de los hombres de *La Igualdad* no encontraría sus agentes en los cuerpos cuya mision es contribuir al desarrollo y á la prosperidad del país.

Por otra parte, los Ingenieros de caminos tienen su aplicacion dentro de los gobiernos que *construyen*; para *destruir*, seguramente que no se necesitan. Si ha de pasar aquí lo que acaban de hacer en Francia los amigos y correligionarios de *La Igualdad*, tiene razon nuestro colega: todos los cuerpos facultativos son, sin excepcion alguna, perfectamente innecesarios.

La *Gaceta* publicó anteayer el arreglo, la reforma, decapitacion ó como quiera llamarse, del cuerpo de Ingenieros de caminos. *La Correspondencia*

anunciaba anoche que en seguida apareceria la de los cuerpos de Ingenieros de montes. Veinte años hace que se viene pidiendo que se hagan economías; y esforzándose constantemente los gobiernos para realizarlas hasta el punto de que permitan nivelar el presupuesto. El actual ministerio ha hecho de la nivelacion el principio fundamental de su programa; pudiera decirse que su principio único, el objeto fundamental de sus afanes.

Léjos, pues, de censurar, aplaudiríamos ese propósito y esos esfuerzos, si viésemos que se habia formado ese propósito con pleno conocimiento de causa, y que esos esfuerzos iban prudentemente dirigidos, despues de sabiamente meditados, á conseguir aquel fin. Pero ¿hay quien se halle sincera y profundamente convencido de que se pueden hacer las economías anunciadas? Al hablar de economías, entendemos por tales las que racionalmente pueden hacerse, sin lastimar los servicios del Estado; las que puedan hacerse aún apelando á remedios heroicos, pero sin matar la administracion pública, sin demoler la obra por largos años continuada. Porque hacer economías sin orden ni concierto, sin meditacion ni plan, suprimiendo partidas y borrando ceros con la pluma, empresa es que cualquiera puede acometer, dejando al que venga detras la responsabilidad y desventura de las consecuencias.

En las reformas hasta ahora intentadas sólo se ve el ciego afan de eliminar partidas y presentar un guarismo final ménos alarmante que el que hasta aquí venía figurando necesariamente en el presupuesto de gastos. Todo aparece, ménos un exámen detenido de los servicios á que se puede atentar de una manera más ó ménos grave; de si debe ó no temerse con fundamento que las consecuencias sean desastrosas, y las economías que se decretan puedan ó no ocasionar pérdidas mucho mayores que el importe de lo economizado, como oportunamente indicaba el Sr. Ruiz Gomez en el preámbulo de su decreto, tambien de economías.

¿Qué ha sucedido en el cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos? Se ha decretado *ab irato* la supresion de la tercera parte del personal y la casi totalidad de las cantidades destinadas á obras públicas. ¿Qué criterio ha presidido á tan violentas supresiones? Preciso es hacer una indicacion prévia en lo concerniente al personal, pues es de importancia suma, tratándose de una situacion que se ha inaugurado con cierto altivo puritanismo, por más que respecto de éste no haya quien no sepa bien á qué atenderse.

Esa indicacion prévia, necesaria, esencial, es la de si ha podido ó no hacerse en justicia lo que se ha hecho con el personal. Mírese como se quiera al cuerpo de Ingenieros de caminos, y sea extensiva la observacion á los de montes y minas; mírese, decimos, como se quiera, júzguese como más plazca acerca de su necesidad ó superfluidad, de sus ven-

tajas ó inconvenientes, hay un hecho capital en lo que concierne á su actual existencia. Todos y cada uno de sus individuos ingresaron en el Cuerpo en virtud de formal y solemne promesa del Estado, que aceptada por el hecho mismo del ingreso, constituía un pacto: ingresaron con derechos y deberes claramente definidos y consignados para una y otra de las partes contratantes. Según ese contrato, el ingeniero obtendría una situación determinada y constante en el Cuerpo, con emolumentos fijos, así como el Estado tiene derechos respecto de esos individuos en todas las situaciones en que se pueda encontrar.

¿Con qué derecho se priva á todos y cada uno de los que han sido víctimas del arreglo, de lo que poseían por virtud del contrato tácitamente celebrado en el primer día en que entró en la escuela de Ingenieros? Sus derechos son sagrados, inatacables bajo el punto de vista de la justicia: privarlos de ellos es un atentado, es violentar rudamente todo principio de justicia. Una de las partes falta á lo pactado, y falta abusando de la fuerza. Si el ingeniero abandonase su destino ó faltara al cumplimiento de su deber, se le castigaría aplicándole uno de los artículos del Código Penal; ése es el derecho del Estado, que ejercita porque tiene fuerza: ¿cómo puede ejercitar el suyo el individuo á quien el Estado niega el cumplimiento de sus compromisos? No tiene hoy recurso alguno, y este solo hecho, esta indicación, de una gran verdad, caracteriza á toda una situación.

¿Qué significan las reformas en lo concerniente al personal eliminado del servicio activo? Escasa, muy escasa cantidad, si se compara con los perjuicios que esa eliminación puede ocasionar. En obras públicas, en montes y minas, los perjuicios serán enormes á consecuencia de la falta de personal facultativo. Sólo teniendo la seguridad de permanecer poco tiempo en el poder, se comprende que se acometa empresa tan temeraria como la que el Gobierno acaba de acometer y realizar; como no se comprende la insensatez de poner fuego á la casa en quien se propone habitarla y no quiere quedar á la intemperie.

Nada dirémos de lo hecho respecto de obras públicas. La cantidad presupuesta para conservación y para obras nuevas es insignificante: las existentes se destruirán con rapidez, y las nuevas no avanzarán más que lo suficiente para ocasionar un gasto inútil, sin provecho alguno real y efectivo. La reparación habrá de costar muy cara, y las pretendidas economías de ahora serán el mayor de los dispendios para lo sucesivo. Ya se verá cómo quedan las carreteras, los puertos en construcción y otras obras parecidas; ya se verá lo que es no disponer de una cantidad suficiente para ocurrir con la oportunidad necesaria á cierta clase de importantísimas reparaciones. Que una grande avenida destruya un

trozo de carretera y no se recomponga inmediatamente el muro de contención, y á la segunda avenida se verá lo que sucede; que un furioso golpe de mar arranque treinta ó cuarenta metros de muelle, y á la segunda tempestad se verá lo que queda del resto del muelle, si no se ha acudido á una grande reparación, para la cual no habrá dinero de que disponer; al final se verán los millones que ha costado la economía de algunos miles de duros.

En el arreglo se ha dado, como vulgarmente se dice, palo de ciego: lo hecho con las inspecciones facultativa y administrativa de los ferro-carriles demuestra que no se ha tenido para nada en cuenta lo que son tales servicios; es deplorable.

Repetimos lo que ántes de ahora hemos dicho: no se han meditado las economías; son impremeditadas y serán funestísimas: lo dirá el tiempo, y lo peor será que habrá de sentirlo muy duramente el país.

(*Gaceta de los caminos de hierro.*)

Nos habíamos propuesto esperar á que pasasen los primeros momentos de consternación entre los interesados, para ocuparnos con más serenidad en tratar el asunto del personal de Obras públicas, cuyo arreglo apareció en la *Gaceta de Madrid* del domingo último; pero, según hemos oído, en la aplicación de la medida se agravarán todavía más los ya enormes perjuicios ocasionados á una clase numerosa y benemérita, y debemos adelantar algunas observaciones.

Sobre los ingenieros parece que han caído las economías como una lluvia de fuego, castigo de un gran pecado, más que como medida para contribuir á salvar la Hacienda. De no ser así, no se concibe que un cuerpo que cuenta tan distinguidas inteligencias, hombres de tanto valer, hayan sido sacrificados ántes que otros muchos millares de asalariados por el Estado que, no sólo son sus mas encarnizados enemigos directos, sino que su obra práctica es oponerse al progreso y á la ilustración, embruteciendo á las masas del país.

No sabemos si ese pecado podría ser el de constituir una verdadera casta, como suponen algunos; pero debe desecharse esta suposición desde el momento en que los ayudantes, que si á casta pertenecen, debe ser á la de párias, se les trata con un encarnizamiento infinitamente mayor.

Triste, tristísimo es que un ingeniero, que ha empleado un trabajo inmenso, las fuerzas de una rara inteligencia y un capital en dedicarse á esa carrera bajo la garantía de un contrato con el Estado, se vea de repente defraudado en sus legítimas esperanzas, suspenso indefinidamente por un capricho de numeración en la escala; esto es en efecto muy duro y lamentable; pero á los que quedan se les respetan sus categorías, sus derechos y hasta sus

de Caminos, Canales y Puertos, que ha prestado tan señalados servicios al país; que ha construido en 30 años 17.000 kilómetros de carreteras y de 5 á 6.000 kilómetros de ferro-carriles; que estableció en corto tiempo la mayor parte de nuestra red telegráfica; que ha mejorado nuestros puertos; que ha construido todo el perfecto alumbrado de nuestras costas, y que, por excepcion, obtuvo uno de los primeros premios en el reciente concurso de todas las naciones.

El servicio de obras públicas, que, aun cuando no carecia de defectos, era moral, inteligente y económico, convenia en alto grado al Estado; pues su independencia facultativa y su proverbial rectitud constituian una poderosa valla, que se oponia á los planes de los explotadores públicos y á los abusos de los gobiernos; siendo de lamentar, por lo tanto, que se haya desorganizado un ramo que se distinguia por su integridad en medio de nuestra administracion, tan duramente calificada por el actual gobierno.

En el decreto aludido se ha desorganizado la Junta consultiva, que servia de valladar y correctivo para las intrigas políticas de la corte; y mientras se han hecho excepciones para los profesores de la Escuela, no se ha reparado en rebajarles sus mezquinos haberes á los infelices ayudantes, expuestos cada dia, por el actual arreglo, á sucumbir en su hombría de bien por la insuficiencia del sueldo que se les ha consignado. Y esto acontece cuando, con sólo haber suprimido las *inútiles* inspecciones administrativas de los ferro-carriles, se hubieran economizado 400.000 pesetas, siendo así que sólo se habrá obtenido la economía de 270.000 pesetas destruyendo el cuerpo de Ingenieros; comprendiéndose la repugnancia de abolir las mencionadas inspecciones, por cuanto el Gobierno puede, por medio de ellas, satisfacer á algunos de sus correligionarios políticos.

Mucho podria añadirle á V. sobre este particular; pero antes de poner fin á mis anteriores observaciones, no puedo menos de insistir en que del modo que el decreto del actual ministerio resuelve la organizacion del cuerpo de Ingenieros civiles, es imposible de todo punto que el servicio pueda desempeñarse debidamente, siendo de temer una desorganizacion completa, pues quedan el Ingeniero y subalterno activo en peores condiciones que el excedente, y sin lo bastante para poder vivir. — X.

(*El Faro Asturiano.*)

A ellos, que son pocos y van cuesta arriba.

Se conoce que D. Manuel Ruiz Zorrilla no es amigo de los ingenieros de caminos.

Nosotros deseamos, como el que más, que la Hacienda y administracion españolas entren en orden; pero no ha podido menos de sorprendernos el método original con que el bueno de D. Manuel ha emprendido su ardua tarea.

Á cualquiera se le ocurre que cuando se llega á

un departamento ministerial con un sentido de reformas, lo primero que hay que hacer es estudiar la organizacion de los servicios que se hallan á su cargo, introducir en ella las modificaciones de que sea susceptible, y venir á parar, como consecuencia, á las alteraciones en el personal. Pero á la gente radicalasca, que por obra y gracia de la *gloriosa* revolucion de Setiembre rige los destinos de ésta, en otro tiempo, gran nacion, se le ha ocurrido otro sistema, que, si no obedece á las reglas del sentido comun, tiene, en cambio, la ventaja de ser de aplicacion tan fácil y sencilla, que se halla al alcance de los porteros de los ministerios.

Consiste este nuevo método de la invencion radicalasca en cerrar cuidadosamente los ojos á la organizacion de los servicios (á estos señores les estorba lo negro); en empezar dando tajos y mandobles sobre una listita de nombres y de cifras; en decir en voz alta al país: «Ahí tienes nivelado el presupuesto», y en añadir para su capote: «que se compongan como puedan los servicios públicos, los intereses legitimamente creados y las obras de pública utilidad, que son la base de la riqueza del país.»

Esto, y no otra cosa, vemos en el decreto del Ministerio de Fomento reformando el servicio de obras públicas, que examinaremos con detencion, y en el que desde luego se echa de ver: primero, que se halla bastante mal redactado, pues por su texto pudiera parecer que se hace una economía de 74 millones en el personal, cuando la economía real por ese concepto es insignificante en relacion con la perturbacion y pérdidas á los intereses públicos que tiene que producir; segundo, que no es verdad, puesto que se señalan, por ejemplo, seis millones para obras de puertos en toda la península, cuando sabemos que por los contratos vigentes hay contratista que en un solo puerto tiene la obligacion de ejecutar anualmente obras por valor de 8 millones; tercero, que el decreto habla con una «candidez laudable» de clases respetables y no respetadas, puesto que lo más culminante de la disposicion es el ataque á los derechos del personal facultativo de obras públicas, adquiridos en acreditadas escuelas.

REDACCION, Calle de la Montera, núm. 20, principal izquierda.

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

SUMARIO.

Reforma del Cuerpo de Ingenieros de Caminos (continuacion).—Suelos.—Opinion de la prensa sobre la reforma de Obras públicas (continuacion).

MADRID.—1871.

IMPRENTA Y ESTEREOTIPIA DE M. RIVADENEYRA,
calle del Duque de Osuna, número 3.