

MADRID, 15 DE SETIEMBRE DE 1871.

TOMO XIX.

NÚM. 18.

REFORMA DEL CUERPO DE INGENIEROS

DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, Y PERSONAL SUBALTERNO.

Conclusion (1).

III.

Material.

Fuertes en nuestro derecho, y en defensa de los intereses públicos que nos están confiados, empleando una discusion tranquila y razonada, y usando la inflexible lógica de los números, creemos haber demostrado con datos irrecusables que el decreto de 12 de Agosto último no alcanza la fortuna que le dispensa gratuitamente el preámbulo, cuando dice que *ni se perturba el orden administrativo, ni se desatiende el servicio público*.

Ahora vamos á examinar, comparando el presupuesto de gastos de 1870-71 y las modificaciones que establece la *Gaceta*, al dar cuenta del espresado decreto, que existen grandes y graves disposiciones, que perturban hondamente el servicio, y que en la parte del *material* ha presidido la misma falta de meditacion en el asunto, que hemos hecho palpable presidió al tratar del *personal* de Obras públicas.

Antes de todo, hay que advertir que las principales cantidades que se *economizan*, no son economías, fruto de un detenido estudio, en virtud del cual, comprendemos que una mano hábil y experta arregle, entre determinados límites, un servicio con menor gasto que otro que no reuna aquellas circunstancias; nada de eso; aquí la *economía* es suprimir obras, dejar de hacer, y consignar cifras insuficientes para llenar el verdadero objeto á que se las destina.

Molesta es la tarea de ir examinando los capítulos del presupuesto; pero, así como lo hemos

hecho al ocuparnos del *personal*, seguiremos igual sistema con el *material*.

El capítulo 22, en el art. 1.º, *Junta consultiva*, consignaba 7.000 pesetas para los gastos de mueblaje, alumbrado, combustible, papel para planos, gastos de escritorio y otros menores; y esto se reduce á 4.500 pesetas, sin tener en cuenta la naturaleza de los trabajos que se desempeñan por la Junta; que hay cuatro sesiones, *por lo ménos*, en cada semana, y que los asuntos son de la importancia que dimos á conocer en el número anterior, al tratar del *personal*.

La Escuela de Ingenieros sufre una economía de 8.200 pesetas, que se logra, y parece increíble, quitando una pequeña partida destinada á instrumentos, aparatos y útiles, reduciendo á 500 pesetas los gastos de talleres, laboratorios y los de prácticas de los alumnos, consignando 100 pesetas para el Museo, compra de colecciones, modelos, recomposicion de éstos, adquisicion de mesas y estantes para colocarlos, y 200 pesetas para litografía é impresiones.

Con toda intencion hemos copiado de la *Gaceta* estos últimos renglones, porque nosotros, que hacemos la oposicion á la reforma y estamos diciendo siempre la ligereza con que se ha procedido, no hubiéramos podido encontrar más relevante prueba de desacierto que la que revelan aquellos guarismos. No es el cariño que guardamos á la Escuela en que nos hemos educado, ni tampoco la consideracion y respeto hácia un establecimiento que tantos hombres distinguidos ha producido; es, ahora como ántes, que sentimos que la Administracion incurra en faltas semejantes. ¿Qué colecciones, modelos y adquisicion de mesas y estantes para colocarlos en el Museo, se pueden adquirir con cien pesetas anuales? ¿Qué láminas se pueden litografiar, ni qué obras se pueden imprimir con 200 pesetas?

Ni una palabra más sobre este asunto; que nada pudiéramos decir que fuese tan elocuente

(1) Véanse los dos números anteriores.

como señalar los hechos, y dejar á cada cual que formule los comentarios que su recto juicio le sugiera.

En los gastos de las obligaciones generales se consignan mezquinas cantidades para comisiones al extranjero y visitas de inspeccion, y esto no es de extrañar, puesto que si no hay fondos para publicar lo que se estudie en otros países más adelantados que el nuestro, ni es posible construir obras nuevas, hasta debiera suprimirse por completo esta cifra.—No sucederá lo mismo con la destinada á inspecciones; con 5.000 pesetas no sabemos cuántas visitas se podrán girar, si se considera que la *reforma* ha de producir interrupciones en las obras en curso de construccion, rescisiones en varios contratos, reclamaciones, etc., etc., lo cual ocasionará frecuentes inspecciones para tratar de arreglar ciertas diferencias que naturalmente surgirán entre la Administracion y los contratistas.

Al ocuparnos del *personal*, segregamos del seavicio general de provincias la parte relativa á los gastos personales de visitas y comisiones extraordinarias de los Ingenieros y ayudantes, que estaban comprendidos en el *material*, á fin de demostrar la verdadera economía, que se habia exagerado por algunos periódicos con reconocida intencion de lastimarnos; por esta razon pasamos rápidamente sobre este artículo, que contiene ademas reducciones insostenibles, como, por ejemplo, para los gastos de escritorio y papel, y para planos de las cuarenta y seis oficinas de provincia, 11.500 pesetas, suponiendo que cada una, por estos variados conceptos, gastará solamente 250 pesetas anuales; lo que induce á creer que se desconoce el trabajo que pesa sobre estas dependencias, en las que, dejando á un lado las comunicaciones que sostienen con la Direccion general acerca de los incidentes del ramo, todos los expedientes que se instruyen en los gobiernos civiles, que se relacionan con las obras públicas, las exposiciones para aprovechamientos de agua, establecimientos de molinos y otros múltiples asuntos, son siempre informados previamente por el Ingeniero jefe de la provincia.

El capítulo xxviii del presupuesto comprende la nueva construccion, reparacion y conserva-

cion de las carreteras, y aquí se obtienen más de 13 millones de pesetas de economía; pero ¿cómo se logra este resultado?

Muy fácilmente para el presente; no tanto para el porvenir. Las obras nuevas contratadas, las que deban emprenderse por administracion durante el ejercicio del año económico, el pago de saldo de liquidaciones terminadas y las carreteras de nueva construccion, tenían consignado un crédito de cerca de 26 millones, que ahora se reduce á unos 17; la reparacion experimenta la baja de más de un millon, y en la conservacion se quitan 200 capataces, 234 camineros, se disminuye la cantidad del material para la conservacion del firme de las carreteras; la mano de obra de peones auxiliares sufre la impremeditada é inconcebible rebaja de una tercera parte, sin guardar ningun género de relacion que esté en armonía con las otras cifras; se prescinde del arbolado, plantaciones y viveros, y de esta manera se *economizan* 3 millones de pesetas. Solo así se logra al fin destruir en poco tiempo lo creado en muchos años; revelando este desconcierto la falta de estudio en la medida.

Nosotros sabemos que las atenciones que hoy pesan sobre la Direccion general de Obras públicas, para satisfacer los compromisos de las contrataciones que existen en la actualidad, exigen más de 15 millones de pesetas en este año; hemos visto anunciadas al público varias contrataciones de carreteras, y por lo tanto no comprendemos de qué manera se ha de realizar el pensamiento económico que presenta el decreto del 12 de Agosto.

Es materialmente imposible, sin suspender las obras contratadas desde el momento, reducir el presupuesto de carreteras de la manera que se hace; es más: aun suponiendo que todas las obras nuevas cesasen, lo hecho suma un crédito superior á la que se estampa en la *Gaceta*. Porque tenemos estos argumentos, porque partida por partida del presupuesto la conocemos y podemos desmenuzarla, es por lo que hemos dicho, y repetiremos mil veces, que es irrealizable en la práctica el decreto mencionado, y que semejantes *economías* no se verificarán *sin suspender*

las obras ya contratadas, sin negarse á emprender las de absoluta necesidad y sin que se desatiendan los servicios indispensables para la conservacion y reparacion de las concluidas.

Antes de ahora nos hemos ocupado de los capítulos xxv y xxvi en lo que se refiere al personal de la inspeccion facultativa y administrativa de los ferro-carriles. La principal rebaja en el *material* consiste en suprimir las indemnizaciones de gastos de los Ingenieros y subalternos y seis ingenieros mecánicos, y en la reduccion de alquileres de casas-oficinas, gastos de escritorio y otros menores de las divisiones.

A pesar del espíritu de economía que domina, aunque con muy poco meditado estudio, en disminuir las partidas del presupuesto de 1870-71, bueno es recordar para que no se olvide, que este pensamiento ha sufrido una excepcional modificación, llenando el crédito que se amplió en este capítulo, á fin de colocar los inspectores y los comisarios de 1.ª, 2.ª y 3.ª clase, cuyos sueldos importan 295.880 pesetas, y de cuyo personal un entendido ministro de Fomento creyó podia prescindir por completo sin inconveniente alguno.

Creemos, y con nosotros creen otras muchas personas que conocen la organizacion de este servicio, que á él pudieran, con verdadera *economía* de los intereses públicos, haberse destinado algunos ingenieros y muchos ayudantes de los declarados excedentes; con cuya medida justa no hubieran perdido nada los ferro-carriles.

El capítulo xxviii, que se refiere al aprovechamiento de aguas, rios y canales, en la parte del material experimenta tambien una rebaja, aunque no de tan grande consideracion como los otros capítulos. Verdad es que las cantidades asignadas á los canales de Lozoya, imperial de Aragon y rectificacion del rio Adra estaban reducidas á términos tan precisos é indispensables, que no hubiera sido prudente exagerar la reduccion de estos gastos en la misma proporcion que con notable imprevision se ha verificado en los capítulos anteriores, conforme hemos manifestado.

Observamos, sin embargo, que se suprime la suma de 125.000 pesetas, consignada para estudios de las cuencas de los rios; y aunque estos

trabajos vuelvan á las jefaturas de las provincias respectivas, muchos de ellos, por el estado de adelanto en que se encuentran, era conveniente que se termináran. — Aun la cantidad total nos pareceria exigua, porque consideramos que el estudio hidrológico de las cuencas de los rios es uno de los más indispensables que requiere el país, por sus circunstancias especiales, y sentimos verdaderamente que no se desarrollen estos trabajos en la vasta escala que reclama imperiosamente el conocimiento científico de las corrientes de agua que surcan nuestro suelo, y que hábilmente aprovechadas, pueden más tarde cambiar, con notoria ventaja, el árido aspecto de extensas y abrasadas zonas de terreno.

En el material de puertos, capítulo xxx, se suprimen los gastos consignados para estudios y formacion de proyectos, y se limitan próximamente á la mitad las consignaciones del presupuesto para obras por contrata que se hallan en curso de ejecucion, para obras nuevas y las de reparacion y conservacion.

Las obras de los puertos que se están construyendo en la actualidad, no permiten hacer una rebaja tan considerable en los créditos, si se han de verificar los pagos conforme es justo y razonable. La imposibilidad de emprender obras nuevas lo demuestra la suspension de la limpia del puerto de Denia, que estaba anunciada para los últimos dias del mes actual, á la que seguirán algunas más, así como las contratadas, ó tendrán que rescindir, con evidente perjuicio de los intereses de la Administracion, que por regla general pierde siempre en las rescisiones, cuando las provoca, ó se continuarán en menor escala en lo sucesivo, defraudando las esperanzas de su pronta realizacion, con una marcha lenta y perezosa, como sucederá en los Puertos de Barcelona, Cartagena y Tarragona, los cuales no podrán continuar con la actividad de hoy en dia, por ser insuficientes las cantidades consignadas para pagar las obras ejecutadas en los dos últimos.

Respecto á los artículos de faros y boyas y valizas, milagrosamente han escapado de la inflexible ley de reduccion en los gastos; y no es porque en este servicio se consignent únicamente

te los indispensables, porque lo mismo sucede en los que anteriormente hemos examinado, sino tal vez por ser este el último párrafo del capítulo de la navegacion marítima y el final del presupuesto de obras públicas.

En efecto, la cantidad que se destina para el aceite del alumbrado de los faros es tan respetable, pero no más, que el material de piedra y los peones auxiliares que ejecutan la mano de obra en las carreteras, ó la destinada á la conservacion del fondo de un puerto por medio de la limpieza, porque todo se armoniza, todo con-

duce á un fin determinado, y sin un estudio concienzudo del conjunto, sin un plan preparado de reforma, ni la carretera, el puerto y el faro, considerados aisladamente, responden á llenar las exigencias encomendadas al ramo de Obras públicas.

Vamos á resumir en un cuadro los gastos del *material* de una manera análoga al que presentamos del *personal*, del cual sacamos luego las verdaderas partidas que demostraron la economía realmente obtenida en el Cuerpo de Ingenieros y personal subalterno :

OBRAS PÚBLICAS.—MATERIAL.

Capítulo.	Artículo.	CONCEPTOS.	PRESUPUESTO 1870-71.	REFORMA 12 Agosto.	ECONOMÍAS. Pesetas.
XXII	1.º	Junta consultiva.	7.000 —	4.500	232.950
	2.º	Escuela de Ingenieros.	15.000 —	6.800	
	3.º	Obligaciones generales.. . . . { 52.500	72.500 —	35.500	
	4.º	Servicio general de provincias. { 20.000	605.000 —	419.750	
		<i>Suma.</i>	699.500 —	466.550	
Carreteras.					
XXIII	1.º	Nueva construccion.	25.750.000 —	16.664.590	13.185.410
	2.º	Reparacion.	2.500.000 —	1.400.000	
	3.º	Conservacion.	8.750.000 —	5.750.000	
	»	Carreteras de Cataluña.	59.890 —	59.890	
		<i>Suma.</i>	37.059.890 —	23.874.480	
XXIV	Unico	Obligaciones fijas por puentes (se suprimen las anualidades del puente Gallego y Triana).	184.750 —	184.750	
Ferro-carriles.					
XXVI	1.º	Estudios.	125.000 —	125.000	255.050
	2.º	Inspeccion facultativa y administrativa.	283.250 —	28.200	
		<i>Suma.</i>	408.250 —	153.200	
Aprovechamiento de aguas, rios y canales, obras nuevas.					
XXVIII		Estudios.	125.000 —	»	969.250
		Abastecimientos.	750.000 —	500.000	
	1.º	Canales (Imperial).	250.000 —	250.000	
		Riegos (Lozoya).	750.000 —	300.000	
		Rios (Adra).	250.000 —	175.000	
Conservacion.					
	2.º	Canal Imperial.	145.000 —	75.750	969.250
	2.º	Canal del Lozoya.	89.625 —	89.625	
	3.º	Fregeneda y Tajo.	5.000 —	5.000	
	3.º	Subvencion.— Canal de Urgel.	»	»	
		<i>Suma.</i>	2.364.625 —	1.395.375	
Navegacion marítima.					
XXX	1.º	Puertos.	3.775.000 —	1.960.410	1.814.590
	2.º	Faros.	624.000 —	624.000	
	3.º	Boyas y valizas.	50.000 —	50.000	
		<i>Suma.</i>	4.449.000 —	2.634.410	
TOTAL de las economías introducidas en el material, omitiendo las de construcciones civiles.				Pesetas.	16.457.250

Si á esta cifra agregamos la de 1.226.884 pesetas que presentaba el cuadro del *personal* (véase el número anterior) por los conceptos que expresan los artículos 21, 25, 27 y 29 del presupuesto, resulta en totalidad una economía de 17.684.134 pesetas, que en el ramo de Obras públicas introduce la reforma del decreto de 12 de Agosto último.

Concluirémos esta larga y enojosa tarea, que nos habíamos propuesto, al examinar las verdaderas economías que realizaba la reforma, diciendo que el tiempo, y no en época lejana, se encargará de hacer patente que son irrealizables en la práctica, y que, en oposicion con los fundamentos del decreto, hemos demostrado, y todavía aún podíamos añadir mayores consideraciones para asegurarlo, que se perturba el orden administrativo y se desatiende el servicio público; que habrá que suspender las obras contratadas; que no se contratarán otras nuevas; y que las atenciones de la conservacion y reparacion de todo lo existente, que representa una fuerte suma de miles de millones de reales, producto de la riqueza nacional, con tantos sacrificios y en tantos años obtenida, empezará desde este momento á perderse por la falta de medios auxiliares para su sostenimiento, obedeciendo de este modo á la ley de una impremeditada, ruinosa y mal entendida economía, y destruyéndose, en una palabra, *la Hacienda del porvenir*.

¿COMO SE HARÁ EL SERVICIO DE LAS OBRAS PÚBLICAS?

El Real decreto de 12 de Agosto último ha creado una situacion especial para los individuos del Cuerpo de caminos y para el personal facultativo subalterno de Obras públicas, que ni aún es fácil examinarla conservando el carácter de una serena imparcialidad. La exposicion franca y sencilla de los hechos tiene que parecer, para el que en su estudio se fije, crítica dura y apasionada: tales son estos hechos, y tal su lastimoso alcance. Encuéntranse los Ingenieros ante un peligroso dilema: ó aparecer en oposicion con sus jefes, ó aceptar sumisos la responsabilidad de los desastres que en el servicio ha de

acarrear la reciente reforma. En esta alternativa, el partido más justo y digno, y el que se deben á sí mismos y al Estado á quien sirven, es decir la verdad, la verdad estricta, procurando sin embajes, fieles á su lema y á sus antecedentes, templar la rudeza que en sí misma lleva cuando, como en el caso presente, su descarnada exposicion constituye el ataque más duro que puede dirigirse á los que esta situacion han creado.

No vamos á examinar el decreto en conjunto; pluma más autorizada se ha ocupado ya de analizarlo en las columnas de esta REVISTA, y á su tranquila y razonada crítica no podríamos añadir una palabra, así como en vano tratarán nuestros detractores de rebatir uno solo de sus argumentos.

Vamos á dedicar tan sólo algunos renglones á uno de los detalles del decreto citado.

Dice su art. 9.º: «Quedan suprimidas las indemnizaciones que por varios conceptos vienen percibiendo los Ingenieros y subalternos del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos; y en equivalencia recibirán, cualquiera que sea la clase á que correspondan, 1.000 pesetas anuales los Ingenieros, 500 los ayudantes y 175 los sobrestantes.»

Para que el público ilustrado, juez único en este asunto, pueda apreciar todo el alcance de esta terminante disposicion, aclaremos lo que quiere decir.

El Ingeniero recibe un sueldo por el trabajo que desempeña, cuyo sueldo, aún con la gran reduccion hecha en el número de individuos de las clases inferiores, y teniendo en cuenta los inspectores, no llega como término medio á 4.000 pesetas.

Por él tienen que desempeñar todo el servicio administrativo, muy superior al trabajo de muchas dependencias del Estado, y hacer el servicio técnico, tal como la redaccion de informes, memorias y proyectos; en una palabra, el sueldo es el pago del oficinista y del hombre de ciencia; es la remuneracion á que puede aspirar, no solamente por las horas de trabajo que dedica al Estado, sino como premio de sus fatigas y tareas por haber adquirido los conocimientos que exige