

D. José Rodríguez Acerete.	Jefe de Murcia.
D. Pelayo Cleirác.	Ingeniero subalterno de la division de ferro-carriles de Madrid.
D. César Llorens.	Jefe de Teruel.
D. Eduardo Miera.	Id. de Lérida.
D. Manuel de la Fuente.	Id. de Pontevedra.
D. Javier Huarte.	Id. de Cuenca.
D. Juan Ezcurdia.	Ingeniero subalterno de la division de ferro-carriles de Sevilla.
D. Adolfo Gónima.	Jefe de Zamora.
D. Juan Pablo Serrano.	Id. de Albacete.
D. Manuel Tabuenca.	Ingeniero subalterno de la division de ferro-carriles del Noroeste.

El Ingeniero Jefe de segunda clase D. Carlos Mondéjar ha sido encargado del estudio del ferrocarril del Pirineo central, sin perjuicio de seguir al frente de la comision creada con objeto de estudiar el de Béjar á Mérida.

El Ingeniero primero D. Rafael Monares, destinado al servicio de la provincia de Madrid, ha sido nombrado Jefe de la comision de la Memoria de Obras públicas.

OPINION DE LA PRENSA

SOBRE LA REFORMA DE OBRAS PÚBLICAS.

(Continuacion.)

(Revista Topográfica.)

Hemos visto con sentimiento, en la *Gaceta* del 13 del actual, el real decreto que reduce á la mitad el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, y rebaja los sueldos del personal de Ayudantes, que tambien queda cercenado en su mitad. Grandes, sin duda, han debido ser las razones que han motivado esta medida económica, llevada hasta el extremo de casi suprimir las indemnizaciones por trabajos de campo y de movilidad que disfrutaban los individuos pertenecientes á dichos cuerpos facultativos; debemos respetar, y respetamos profundamente, esta disposicion del Gobierno de S. M., encaminada á obtener, en union de otras várias, la anhelada nivelacion de los presupuestos del Estado; creemos que todas las clases de la sociedad deben aceptar con resignacion, y hasta con gusto, los sacrificios que proporcionalmente les correspondan para sacar á la Hacienda española del angustioso estado en que se encuentra; pero no podemos ménos de lamentar profundamente que esta necesidad haya obligado al Sr. Ministro de Fomento á lastimar de un modo tan notable los derechos adquiridos por el benemérito cuerpo de Ingenieros civiles. Porque es triste, bastante triste, que los que han pasado la flor de su juventud entregados á los profundos estudios de la profesion del Ingeniero, con la esperanza de asegurarse una subsistencia decorosa, fruto de su constante trabajo, se

encuentren reducidos á la clase de cesantes, con la mezquina mitad de un modesto sueldo, cuando vemos á tantos empleados de la administracion escalar los más altos puestos de repente, y muchas veces sin reunir las condiciones necesarias ni haber demostrado su aptitud.

(*La España radical.*)

La *Gaceta* del 13 del corriente publica un decreto, del que apénas se ha ocupado la prensa de Madrid ni de provincias. Precedido de una pequeña y raquítica exposicion, se desorganiza el único cuerpo que en la administracion civil habia gozado de la consideracion pública, y de la justa atencion por parte de todos los gobiernos, desde los más reaccionarios, hasta que el que hoy rige la nacion española se ha dignado poner en él su mano.

Creemos que nuestros lectores habrán adivinado que tratamos del cuerpo de Obras públicas.

La perturbacion y la desorganizacion que, bajo el nombre de economías, se introducen en este servicio de la administracion, son de incalculable trascendencia; las economías son ilusorias, son de las economías que más caras han de costar al país; y si alguien que medianamente se halle enterado de lo que este ramo contribuye al aumento de la riqueza y al fomento de un país, fija su atencion, exclamará con nosotros: «¡Vanas economías!»

Dejando á un lado este género de consideraciones para más tarde, en que demostraremos con la inflexible lógica de los números los perjuicios que al país se han de seguir con la aplicacion del real decreto mencionado, vemos que en el Ministerio de Fomento se trata de hacer lo contrario de lo que se hace en todos los demas ramos de la administracion. En efecto, el Sr. Ministro de la Guerra trata de extinguir en su ministerio los excedentes (oficiales de reemplazo), colocándolos en la policia judicial; el de Gracia y Justicia hace lo mismo en su ministerio, y en todos, en general, no se crean destinos que no se trate de hacerlos cuanto ménos periciales, de darles escalafon, para evitar la empleomanía. Pues bien; en el de Fomento no se piensa así para el ramo de Obras públicas, por más que haya criterio diametralmente opuesto en otras direcciones del mismo. La Direccion general de Instruccion pública es un ejem-

plo bien notorio; véase qué se ha hecho en ésta desde la revolución, y encontraremos que cuantas disposiciones emanan de este centro son de índole contraria á la que ha guiado al hacer el mal llamado arreglo de Obras públicas.

¿Cree el Sr. Madrazo que el Cuerpo de Obras públicas ha prestado tan escasos servicios al país? ¿Cree que sus individuos valen tan poco, que apenas consagra una frase de benevolencia, y que indique que el jefe del ramo sabe apreciarlos en lo que valen?

Pues si tal piensa, lo sentimos por el Sr. Madrazo, lo sentimos por el catedrático, y aún más lo sentimos por el hombre de ciencia.

Apenas hace dos años que el Cuerpo de Ingenieros recibía los plácemes y las más justas consideraciones; acababa de verificarse la Exposición Universal de París, se sabían ya los resultados que ese gran certamen, á que concurrieron todas las naciones del mundo civilizado, y la Dirección general de Obras públicas recibía el primer premio, la medalla de oro, poniéndose á la cabeza de otras naciones por sus obras de construcción, y se premiaba á la Dirección por los trabajos hechos en España por el Cuerpo de Obras públicas; se premiaba á los que habían proyectado y dirigido tanta y tanta obra como allí se mandaron, dibujadas y fotografiadas; se premiaba á los que habían proyectado y construido esa magnífica red de faros, que hacen que la costa de España sea la más alumbrada de Europa, donde puede decirse no hay una pulgada de costa que alcance la luz de uno, dos ó más faros: pues bien; el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, el de Ayudantes y el de Sobrestantes no podían esperar que, cuando hasta los extranjeros hacían justicia á sus trabajos y desvelos, hubiera en España quien los apreciara tan mal, que aplauda y acoja el decreto de 12 del corriente. Sin embargo, la opinión pública se podrá extraviar momentáneamente; pero tienen la convicción que ésta les ha de hacer justicia, y para ello no han de necesitar reivindicarse ni pedir nada; tenemos la seguridad de que han de ser buscados y apreciados hasta por los que hoy parece que no quieren conocer las ventajas de las obras públicas, y que sólo piensan en vivir al día, sin acordarse del mañana.

Hechas estas pequeñas indicaciones, que nos ha sugerido la exposición del real decreto de 12 del corriente, vamos á ocuparnos de su articulado, sistema por el cual creemos que mejor podremos poner en evidencia los grandes vicios de que adolece esta disposición gubernativa.

En el primer artículo se fija el número de Ingenieros que han de quedar al servicio del Estado, y arbitrariamente, sin criterio alguno, se estampan números y se dice: el Cuerpo se compondrá de tres Inspectores generales de 1.^a clase y siete de 2.^a clase, que, por más que damos vuelta al decreto, no encontramos la razón de quedar tres en vez de los cinco, ó dejar dos, uno, ó ninguno

¿Sabe el autor del proyecto de qué estaban encargados esos cinco Inspectores?

¿Sabe cuál era la misión de los demás Inspectores que componían la Junta consultiva?

Consulte á los diferentes negociados de la Dirección general de Obras públicas, y verá qué número de expedientes se despachaban por año, y de qué modo se despachaban; vea el archivo, y se encontrará la *Memoria* que todos los años se hacía por la Secretaría de la Junta, y entónces se convencerá de que pocos empleados que llegaran á tener sueldos equivalentes hacen ni la vigésima parte del trabajo que les estaba confiado á los Inspectores.

Tanto es así, que no ha habido año que de real orden no se den las gracias á la Junta por su actividad y laboriosidad; y si no recordamos mal, la última de estas reales órdenes la ha firmado el actual Presidente del Consejo de Ministros, que estando al frente del departamento de Fomento, en su rectitud, ha hecho justicia al cuerpo de Caminos. Además hacían las visitas de inspección que se les ordenaban por la Dirección general. Pues todo esto es nada y de ninguna importancia; para conocerlo mejor, preciso sería haber suprimido la Junta, y en las graves é importantes cuestiones que en las obras públicas se promueven, encargar su resolución á personas ajenas á la ciencia y desconocedoras de lo que son obras, y estamos seguros de que quien primero ha de notar la falta de la Junta es el Tesoro público.

Rueda inútil se llama á la Junta consultiva de Caminos; igual denominación recibía la de Instrucción pública: á raíz de la revolución fué suprimida, y también es cierto que el mismo ministro que la suprimió, no hace muchos días que la ha vuelto á organizar, y sin duda para beneficiar los intereses del país, ahora se nombran tres ponentes con sueldo de 10.000 pesetas, cuando antes ninguno tenía tales sueldos, y todos tenían obligación de informar. Si la Junta se suprime, téngase por seguro que será repuesta en breve tiempo, pues no habrá director ni maestro que, en cuestiones puramente facultativas, quiera dar su opinión sin asesorarse de los que, por sus estudios, conocimientos y práctica, son los únicamente llamados á emitir opinión.

En el mismo artículo se fijan cuarenta ingenieros jefes para toda España. ¿Satisface este número al de provincias? No. ¿Satisface á las atenciones del servicio? De ningún modo. Vamos á demostrarlo.

Según el mismo decreto, se destinan dos jefes á la Junta consultiva, uno á la comisión de Faros, otro al depósito de planos, tres en los negociados del Ministerio y en la Escuela; á pesar de la excepción hecha á sus profesores, se necesitarán todavía otros cuatro ó cinco jefes para el desempeño de las cátedras, y en las divisiones de ferro-carriles otros

cuatro, que arrojan un total de catorce jefes, que hay que rebajar de aquel número, quedando, por lo tanto, veintiseis al frente de las provincias. Ahora bien; ¿es suficiente este número? No. Se nos replicará que cualquier otro ingeniero, sin ser jefe, podrá encargarse; para que esta objecion tuviera algun valor, era necesario que con los setenta y siete ingenieros subalternos que deja en servicio el decreto pudiera desempeñarse el servicio, cosa que no es posible, pues separando catorce para jefes interinos, restan sesenta y tres, es decir, poco más de uno por provincia; pues si este solo ingeniero ha de proyectar y dirigir todas las obras de la provincia; si ha de visitarlas todas; si ha de recorrer los faros, necesita estar en movimiento todo el mes, no apearse del caballo, y á quien tan arduo trabajo material se le señala, se le obliga á que proyecte, es decir, que intelectualmente no descansa tampoco. ¿Es esto posible? No.

Viene ahora la parte más lastimosa del decreto.

Los ayudantes de Obras públicas. Triste es su posicion, despues del real decreto del Sr. Madrazo.

¿Quién habria de creer que despues de tanto ruido como han metido los periódicos ministeriales con los sueldos grandes, con los coches de los subsecretarios, los ayudantes eran los llamados á perder sus modestos y pequeños sueldos?

¿Quién creeria que habiéndose hecho en otros ramos los arreglos que aconsejaban las economías, suprimiendo arriba, fueran en Fomento de diverso criterio y se suprimiera abajo?

¿Tenian los ayudantes sueldos excesivos, para que se los rebajára á unos la tercera parte, y á otros la cuarta?

Evidentemente no, despues de seguir una carrera que, con la preparacion, ocupaba cuatro años solares, despues de pasar por varios y multiplicados exámenes de aritmética, álgebra, geometría, trigonometría, geometría descriptiva, topografía, construccion en general, caminos ordinarios y de hierro, córte de maderas, piedras y hierro, canales de riego y navegacion, y dibujo lineal y topográfico, etc. Tenian la seguridad, al cabo de 25 ó 30 años de servicios al sol y al aire, de alcanzar por riguroso escalafon un sueldo de 2.500 pesetas, pues á 3.000 pesetas estaba probado que, con los escalafones que se acababan de suprimir, no llegarían jamás.

¿Cómo habrian de figurarse que estando al frente del ministerio el Sr. Ruiz Zorrilla, y despues de su célebre discurso á bordo de la *Zaragoza*, iban á ser perjudicados de tal manera?

¿No decia en su discurso el actual presidente del Consejo que queria que el que celebrase un contrato con el Gobierno tuviese completa seguridad de que sería fielmente cumplido?

¿Se ha hecho así con los ayudantes de Obras públicas? No; se los ha destruido su porvenir, se ha roto el contrato que tenian con el Gobierno; y ¿cuán-

do? y ¿en qué circunstancias? Cuando tienen la seguridad de que con su título no podrán ganarse un pedazo de pan para sí y para sus hijos; cuando al amparo de una ley se han creado una familia, que ahora están condenados á ver en la indigencia; cuando están casi imposibilitados de aplicar su inteligencia á otra carrera, porque el capital que emplearon en seguir la suya, en mal hora creada, ya no le tienen, y están, por consiguiente, imposibilitados de ser otra cosa que ayudantes de Obras públicas.

Algunos creerán que con su título tienen algo. Nada absolutamente tienen. La direccion general del ramo ha sido siempre quien, despues de haberlos creado para su exclusivo servicio, atajaba siempre sus pasos; una y otra vez han pedido alguna que otra pequeña atribucion; siempre se ha negado, sistemáticamente han sido rechazadas sus modestas aspiraciones; recordamos con este objeto que hasta, pidiendo autorizacion para poder firmar el pequeño proyecto de un molino, se les negó, habiendo en la misma direccion proyectos de molinos que honraban á sus autores y al cuerpo á que pertenecian.

Los ayudantes hacian los expedientes de expropiacion, representando al Gobierno, clasificaban y valoraban, pues su firma no era válida ante los tribunales de justicia, cuando era un particular el que se aprovechaba de sus conocimientos, tasando sus fincas.

¿Existe otra carrera que más maltratada haya sido?

Ahora, con el nuevo arreglo, muy tarde, ó mejor dicho, nunca, pasarán de la clase en que por primera vez figuren, y sin embargo, se les asignará, sin duda alguna, mucho más trabajo que el que ántes tenian; tendrán que suplir á los Ingenieros en algunas ocasiones, ó perjudicar al Estado, dejando desatendido el servicio y no teniendo ni aún lo necesario para poder subsistir.

Antes de continuar el exámen del decreto de 12 del corriente, nos hemos de permitir suplicar á nuestros lectores que, sin concluir con el art. 3.º de este llamado arreglo, hayamos hecho algunas consideraciones en favor de una clase, que con sobrado razon llama nuestro apreciable colega, la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, los *párias* de la moderna sociedad.

Sigamos nuestra tarea: lo mismo que en el artículo 1.º, encontramos en éste números y más números, sin razon de ninguna clase: ¿podrá nadie decirnos por qué se asignan 75 ayudantes primeros y 272 de la clase de segundos? ¿Satisfacen á las exigencias del servicio estos números? ¿Se han tenido en cuenta los 18.000 kilómetros de carreteras, los faros y demas obras que hay que conservar? ¿las obras en construccion que hay empezadas? Creemos que no. Mas para tener en cuenta todo esto, preciso era conocerlo, y bien claramente hace ver la redaccion y el modo con que se estampan cifras á capricho en el

decreto de que nos ocupamos, que el que ha querido organizar las obras públicas desconocía lo que eran. Pero lo más anómalo es que, cuando para los grandes sueldos existe un respeto que aplaudimos, para los subalternos que tienen 3.000 pesetas se les rebaja la tercera parte, dejándolos en 2.000 pesetas; los que tenían 2.500 pierden la quinta parte, y la cuarta los que disfrutaban 2.000 pesetas.

Razon teníamos cuando asegurábamos anteriormente que en el Ministerio de Fomento, si criterio alguno había, era precisamente contrario al de todos los demás departamentos, donde se aumentan los subalternos y se los dota mejor.

Cuanto más y más examinamos este art. 3.º, más vemos la saña y encarnizamiento de que han sido víctimas estos modestos empleados; y como siempre, los funcionarios de menor sueldo son los que más padecen.

El número de sobrestantes que se dejan para las atenciones del servicio ha de demostrar á la Dirección general bien pronto su insuficiencia; con sólo 300 sobrestantes resultará que el ayudante tendrá en muchas ocasiones que reemplazarle en sus funciones, viniendo á resultar que á quien realmente se le aumenta excesivamente el trabajo es al ayudante, que unas veces suple á su jefe, y otras á su subalterno, sin dejar por eso de desempeñar su cometido.

El art. 4.º no merece fijar en él la atención, pero obedece perfectamente al desconcierto general de ese proyecto de decreto; es una excepción hecha en favor de determinados individuos por el hecho de ser hoy profesores de la Escuela.

Eso es romper un escalafón cuidadosamente conservado tantos años.

Los artículos siguientes, hasta el 9.º, tratan de la situación de los excedentes, organización de la Junta consultiva y de la Escuela. No nos ocuparemos de ellos, pero corresponden á los demás.

Llega la ocasión de ocuparnos de las indemnizaciones, que es á lo que se refiere el art. 9.º del decreto; y aquí, si acaso somos más extensos de lo que debiéramos, demandamos gracia á nuestros lectores, porque el asunto es delicado.

«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 1.000 pesetas anuales los Ingenieros, 500 los Ayudantes y 175 los Sobrestantes», dice el artículo, y como en ninguna parte más se ocupa ya el decreto de este asunto, ha de permitírsenos creer que estas cantidades han sido fijadas sin tener en cuenta el concepto en que se daban y por qué se daban.

¿Son justas y equitativas? Vamos á verlo. Pocas provincias tendrán hoy día menos de 300 kilómetros de carreteras en conservación, y excepción sea hecha de la de Almería, y por esto nos alegramos que el Sr. Director de Obras públicas sea diputado por

esa misma provincia, y contribuya á dotarla de las vías de comunicación que tan necesarias le son para el desarrollo de su industria minera, — pues supuestos ese número de kilómetros, que en realidad es escaso, el Ingeniero que mensualmente tenga que recorrerlos necesitará ocho días cuando menos, deteniéndose muy poco á examinar ó contar cargos de piedras ó al desempeño de sus funciones; y otros tantos de vuelta, ó cuando menos cuatro días, hacen un total de doce; para todo gasto se le remunerará con 83 pesetas 33 céntimos, que rebajado el 10 por 100, quedan en 75 pesetas. Hagamos ahora el presupuesto de los gastos que forzosamente se le han de ocurrir: el alquiler del caballo lo suponemos en 41 céntimos diarios, y sin manutención en 2, y sus gastos de vivir en 8 pesetas; de modo que cada día tiene que gastar 15 pesetas; pues en los doce días gastará en su expedición 180 pesetas, es decir, que pondrá de su ya mermado sueldo 105 pesetas, mayor cantidad que la que percibe, añadiéndose la ventaja de adelantar este dinero, cuando menos, durante un mes.

El ayudante tendrá que conservar 160 kilómetros próximamente, y percibirá para todo gasto 37 pesetas 50 céntimos, y gastará: alquiler del caballo y su manutención, lo mismo que su jefe, seis pesetas; su gasto personal diario lo suponemos en cinco pesetas, que hacen un total de once pesetas, y empleando, cuando menos, siete días en recorrer su sección, gastará setenta y siete pesetas; distraerá, por lo tanto, de su sueldo treinta y nueve pesetas cincuenta céntimos, si quiere cumplir con su obligación y no abandonar el servicio.

Restáanos hablar de la indemnización de sobrestantes: aquí no haremos cálculo alguno, aquí sólo diremos que se señalan 175 pesetas anuales, ó sean cuarenta y seis céntimos de peseta diarios; ¿cómo podrá viajar á quien se le abona poco más de un real por día? De ningún modo. Y decimos que no hacemos cálculo alguno, porque con *un real y ochenta y cinco céntimos* pocos cálculos se pueden hacer.

Únicamente podrán estos funcionarios cumplir su obligación implorando la caridad de los viajeros, marchando á pié y durmiendo al raso.

¡Triste espectáculo van á presentar los empleados de Obras públicas!

En el texto del artículo hemos subrayado la palabra *equivalencia*, porque no es tal; es una *desigualdad* espantosa, según acabamos de demostrar con los ejemplos anteriores, en los que hemos tomado el servicio menos penoso, el de la conservación, y no hemos querido hablar del servicio de estudios y construcción, porque no se nos dijera que elegíamos los casos más desfavorables.

Creemos haber demostrado, artículo por artículo, que con el decreto del 12 del corriente las obras públicas en España han sido suprimidas, y á continuar el servicio organizado tal cual lo deja este famoso

decreto, no han de trascurrir muchos años sin que nuestras carreteras parezcan hermosas praderas, donde pueda desarrollarse toda clase de vegetación; y si á algun extranjero se le ocurriese recorrer nuestro país, le ha de llamar mucho la atención que tengamos ferro-carriles, y carezcamos de las artérias que los alimentan y permiten desarrollarse.

Terminadas estas observaciones respecto á la organización del Cuerpo de Obras públicas, en otra serie de artículos procuraremos demostrar que las economías de esta manera hechas, y como se indican en el artículo 12 y siguientes, han de ser de fatales consecuencias para el fomento y riqueza del país, y como manifestábamos en uno de nuestros primeros artículos, que serán «¡vanas economías!»

(*El Eco de España.*)

No vamos á rectificar todo lo dicho sobre este asunto por *La Correspondencia*, y sólo nos ocuparemos de los dos sueltos publicados en los días 21 y 26 del corriente, con motivo de las economías que se dice se han obtenido en virtud de la reforma del ramo de Obras públicas decretada el 12.

En el sueldo del día 21 se decía textualmente que «á unos quince millones (entiéndase reales) ascendían las economías llevadas á cabo con la reforma del ramo del *personal de Ingenieros de caminos.*» Y por si alguna duda cupiera de que aquella economía se refería sólo y exclusivamente á los Ingenieros, se añadía á continuación: «Estas economías no afectan en nada el presupuesto de construcción y reparación, pues se refieren sólo al sueldo y gratificaciones del personal del ramo.»

Rectificado este sueldo en varios periódicos, y restablecida la verdadera cifra de la economía obtenida en el *personal de Ingenieros de caminos*, economía que, por dos conceptos, de *sueldos y gratificaciones*, ascendía sólo á dos millones de reales próximamente, viene *La Correspondencia* del 26 á querer sostener lo dicho anteriormente, detallando las partidas.

Como el discutidor falto de razón, que lo que trata es de embrollar el asunto, ya no habla sólo de los ingenieros, sino que involucra con ellos á los ayudantes, sobrestantes, capataces, peones camineros y hasta los simples trabajadores que se toman temporalmente para la conservación y reparación de las obras, y los gastos de material, de alquileres de edificio para oficinas, de escritorio, etc., que por si solos ascienden ya á 7.280.000 reales. Aun así no puede hacer subir la cuenta de *todas* las economías más que á catorce millones de reales.

Pero restableciendo la cuestión en su verdadero terreno, que es el de las economías obtenidas en el personal facultativo de las obras públicas, á costa de su desorganización, comparemos el presupuesto de

1870-71 con el fijado en el real decreto de 12 del corriente; suponiendo que este último no sea falto en muchas de sus partidas, lo que estamos muy lejos de conceder. Y para que se vea que discutimos de buena fe, tendremos en cuenta las cantidades para sueldos é indemnizaciones de Ingenieros, ayudantes y sobrestantes, consignadas en los capítulos 12, 23 y 26 del presupuesto de 1870-71, que no cita *La Correspondencia*, además de las cantidades en el 21 y 27, pero sin hacer mérito de los capítulos 25 y 29, que nada tienen que ver con lo que se discute.

Pues bien; en dicho presupuesto había, capítulo 21, para sueldos de los tres cuerpos citados, y gratificación á los profesores de la escuela, 2.690.812-50 pesetas; capítulo 22, para indemnizaciones de Ingenieros, ayudantes y sobrestantes, y la parte correspondiente á las comisiones en el extranjero, 419.000 pesetas.

Capítulo 23, para indemnizaciones de sobrestantes 97.842-50 pesetas; capítulo 26, para indemnizaciones de Ingenieros, ayudantes y sobrestantes de las inspecciones de ferro-carriles (aunque no los paga el Estado), 188.250 pesetas; capítulo 27, para iguales empleados en los canales de Aragón y Lozoya, 38.750 pesetas. Total, 3.434.654 pesetas.

En el presupuesto del real decreto de 12 del actual se consignan por los mismos conceptos en el capítulo 21, 1.899.718-75 pesetas; en el capítulo 22, 298.000 pesetas; en el capítulo 23, 52.500 pesetas; en el capítulo 26, nada; en el 27, nada. Total, 2.250.218-75 pesetas.

Comparando ambos totales, resulta que la verdadera economía por *todos* conceptos, en los *tres cuerpos* de Ingenieros, ayudantes y sobrestantes, es de 1.184.436-25 pesetas, equivalentes á 4.737.745 reales. De esto á los quince millones que se suponían sólo en el cuerpo de Ingenieros, hay gran diferencia.

Por lo mismo es de esperar que *La Correspondencia* sea más cauta en lo sucesivo al admitir en su redacción las noticias que se le comuniquen relativas á los Ingenieros, y que al menos se preste á rectificarlas cuando reconozca su error, pues tenemos entendido que en el caso actual sólo ha consentido hacerlo en un comunicado, publicado en el día de ayer, por cuya inserción ha exigido nada menos que 1.080 reales. Deberes de equidad y de justicia aconsejan, en tales casos, no cerrar la puerta á la defensa en el mismo periódico de que ha partido el ataque, sobre todo cuando éste es injusto y fundado en datos completamente erróneos.

Mutilado en su mitad el personal de Obras públicas, el Gobierno parece que llevará igual criterio al cuerpo facultativo de montes, como muestra de consecuencia.

Mas ántes de que aparezca en la *Gaceta* el nuevo y anunciado decreto, cumple á nuestro patriotismo

hacer algunas observaciones y llamar la atención pública sobre medidas eminentemente desorganizadoras, dejando á sábias individualidades y á notables agrupaciones políticas la gloria que, sin duda alguna, les reserva la posteridad, siempre justa.

En todos los países cultos, la conservación y mejora de los montes públicos llama la atención preferente de los gobiernos.

Francia tiene para la conservación de sus montes, que comprenden una extensión de 3.286.817 hectáreas, 851 ingenieros.

Prusia y los países anexionados, con una riqueza forestal de 3.588.220 hectáreas, sostienen un personal facultativo de 813 individuos.

Baviera, país en que la superficie de los montes públicos excede apenas de 1.000.000 de hectáreas, dota para su cuidado y repoblación 716 individuos.

En fin, Sajonia, país clásico de la economía, y en el cual posee el Estado 156.117 hectáreas de monte, el número de ingenieros es de 151.

Pues bien, España, y véase qué contraste, tenía hasta aquí, para una superficie de montes públicos representada por la cifra de 6.500.000 hectáreas, 140 ingenieros.

Hoy, por la reforma cuya publicación se espera de un momento á otro, el número de ingenieros se reduce á 80.

Y díganos, en su vista, toda persona sensata, ¿no equivale tal medida á la destrucción de nuestra riqueza forestal?

¿Puede economizarse con medidas que lastiman intereses sociales de gran monta?

¡Ah! ¡Si las generaciones venideras, faltas de combustible y de maderas, y expuestas á los horrores de la sequía, registran las páginas de nuestra historia forestal, graves cargos han de inferir al gobierno Ruiz Zorrilla?

Y nada queremos decir de los daños que se ocasionan al personal facultativo *excedente*.

Los que tanto enaltecen la justificación y tanto realzan con vanas declamaciones la parcialidad de otros gobiernos, deben saber que los Ingenieros siguieron sus carreras al amparo de una ley que reclamaba sus conocimientos, adquiriendo por repetidas oposiciones sus cargos, de los cuales, con arbitrariedad notoria, se les despoja hoy.

¡Y aún se blasona de equidad y justicia!

El principio se ha sentado: «Nada hay respetable en medio de esta funesta perturbación, ante el capricho ó el encono de un *mandarin* progresista.»

Esperemos todo el fruto de la doctrina revolucionaria, ya que comenzamos á recogerlo.

(*El Argos.*)

Con la reforma llevada á cabo en la Dirección de Obras Públicas, han quedado cesantes sin sueldo 300 sobrestantes. Entre éstos hay muchos que cuentan 20 ó 30 años de servicio, y que empezaron á

servir de peones camineros, lo cual es una demostración de que el destino que han perdido lo debían exclusivamente al mérito.

El decreto que en otro lugar insertamos, referente á las economías que se introducen en los ramos de minas y montes, dependientes del Ministerio de Fomento, merece ser estudiado con detención.

Sin perjuicio de examinarlo con más despacio, dirémos hoy que esta reforma ha de causar notoria paralización en el servicio y hondas perturbaciones en la riqueza á que éste se contrae.

La industria minera ha adquirido gran desarrollo de unos años á esta parte, y por lo que hace á los montes, son éstos de imprescindible necesidad para conservar el equilibrio atmosférico, modificar benéficamente el clima, regularizar el curso de las aguas, impedir los arrastres de tierra y las inundaciones, servir de base á la alimentación del ganado y surtir á los mercados de combustibles y maderas, produciendo además otros beneficios, cuya enumeración sería enojosa.

Esto indicado, claramente se deduce que toda modificación encaminada á reducir el personal facultativo que ha de entender en dicho servicio ha de ser altamente perjudicial á aquellos ramos de producción.

Por estas razones no podemos aplaudir el decreto de que tratamos, por más que por su medio se hagan hoy economías, que mañana, á no dudar, producirán bajas notorias en la riqueza sobre la cual asienta la tributación.

(*El Tiempo.*)

¿En qué consiste que en estos tiempos de economías se respetan como «merecen los derechos justamente adquiridos por el personal de la Armada al amparo de la ley y al elevado precio de constantes y penosas fatigas en climas insalubres y remotos», según dice el Ministro de Marina en el preámbulo del decreto de 29 de Agosto último, hasta el punto de aumentarse cerca de un millón para tercios navales, escala de reserva, etc., mientras no alcanzan el mismo respeto los derechos adquiridos por los Ingenieros civiles, si no tan justamente ni á tan elevado precio, según debe opinar el Ministro de Fomento, al amparo, por lo ménos, de un verdadero contrato bilateral y á costa de haber dedicado su dinero á seguir la carrera, y su inteligencia y los mejores años de su vida al servicio del Estado, ya por escarpadas breñas y vericuetos impracticables, ó ya en insondables abismos debajo de tierra?

¿Está averiguada la causa en virtud de la cual el Consejo de Ministros se ha guiado por dos criterios tan opuestos en asuntos tan semejantes? Suponemos que en esto no tendrá parte ni la justicia, que ha venido á afianzar la Constitución, ni la morali-

dad prometida en el programa de Cádiz, ni los méritos contraídos por la escuadra en la bahía de Cádiz.

(*El Grito de la patria.*)

No somos de los que, oponiéndose á los gobiernos por sistema, pretenden que en ocho días y con un decreto pueda organizarse una nación tan quebrantada como la española; pero á consecuencia precisamente de que nuestra oposicion es hija siempre de nuestras convicciones, creeríamos faltar á nuestro deber si no opusiéramos nuestra propaganda á la actitud del gobierno presidido por el anterior ministro de Fomento.

Noata carémos, ni en este ni en los sucesivos artículos, al Gobierno, como hacen los oposicionistas de mala fe, porque *no lo ha hecho todo*; es más: concederémos que el Gobierno ha desplegado inaudita actividad; le atacaremos, sí, porque ha hecho mal *casi todo lo que ha hecho*.

Lo hemos dicho ya, y hoy lo repetimos de nuevo: cortés ha de ser nuestra pelea; pero cruenta ha de ser también la batalla que presentemos. Por decoro propio no faltarémos al ajeno; pero, por deber propio, no consentirémos que los ajenos falten al que voluntariamente se han impuesto.

Tócanos hoy manifestar al Sr. Ministro de Fomento que ha procedido sin criterio en sus resoluciones; que éstas no responden ni á lo que ansía el país, ni al programa progresista, ni al buen nombre de S. E., ni á las dotes que deben suponerse en el más vulgar hombre de gobierno.

Por razon de economías se ha dejado á los Ingenieros de caminos y á los Ayudantes en una situación difícil.

En primer lugar, cuando nosotros hemos ofrecido grandes créditos al Gobierno, debía éste habernos pedido la realizacion de nuestras promesas, y averiguar si éramos ó no unos visionarios, ántes de lanzarse á herir derechos que sólo pueden desatenderse cuando á la par se demuestre que *no es posible* obrar de otra manera.

En segundo lugar, áun convencido el Ministro de la impotencia de nuestros recursos, debía inspirarse en sentimientos de equidad y de justicia, y esto es en lo que no ha pensado ni remotamente.

Segregados los Ingenieros y Ayudantes del presupuesto, ó disminuidos sus haberes, pudieran dedicarse á tareas propias de sus especiales conocimientos, si su profesion no fuese libre en España, y libre por tradicional consentimiento, no por disposiciones legales. Quedarian entónces en un caso análogo al de los médicos, abogados, cirujanos y otros, de los cuales el Estado retribuye los que necesita, y garantiza á los demas el ejercicio de su profesion, no consintiendo intrusiones de ningun género. Es, pues, de justicia, y esto lo ve cualquiera, por limitadas que sean sus facultades intelectuales, que deben las clases de Ingenieros y Ayudantes ser igua-

les ante la ley á las demas, que hoy aparecen privilegiadas.

Otro medio hay para ser justo, más conforme con nuestras aspiraciones: decretar la libertad profesional. Entónces todas las industrias son comunes á todos los ciudadanos, y la iniciativa individual y la emulacion las realzan sobremanera.

En lugar de esto, el Sr. Ministro de Fomento ha preferido dar un palo de ciego, dejando á beneméritos funcionarios en la calle; pero en una calle desierta y sin salida. Con medida semejante el Gobierno se ha enajenado las simpatías de esa clase, las de todo el que ame la justicia, y ha faltado á su bandera, consintiendo «la desigualdad ante la ley», dando al propio tiempo insigne muestra de torpeza.

(*La Unidad.*)

Los desaciertos de la situación siguen á la órden del día, áun en aquellos casos en que emprende un camino que pudiera conducir á buenos resultados.

En el decreto del Ministerio de Fomento introduciendo modificaciones en el servicio de Obras públicas, aunque el objeto sea obtener economías para la nivelacion de los presupuestos, el efecto real de dicha disposicion, segun las multiplicadas quejas que se oyen, es atacar rudamente al cuerpo de Ingenieros de caminos y al del personal subalterno, sin tener en cuenta que hay realmente necesidad de los servicios á que esos cuerpos responden.

Siendo esto así, no parece una gran prueba de sinceridad de propósitos en los hombres que tienen la representacion del puritanismo liberal; pues en su programa, el actual presidente del Consejo de Ministros presentó con énfasis, como de su repertorio gubernamental, la moralidad y la separacion de la administracion y de la política; y no es ciertamente el camino para cumplir esos propósitos, tratándose de un servicio de suyo tan importante como el de Obras públicas, en el que se manejan intereses tan considerables, atacar á ciegas esos cuerpos, sino procurar á toda costa su separacion absoluta de la política, y evitar derroches de que la critica suele ocuparse con frecuencia.

No es fácil juzgar por el confuso texto del decreto acerca del detalle de las economías; pero sí se ve que las que se obtienen por la reduccion del personal son de poca cuantía, y por consiguiente la casi totalidad de esos 74 millones habrá de significar que dejan de hacerse obras públicas en igual proporcion; y esto es tanto más de extrañar, cuanto que hace pocos meses que hemos visto á alguno de los actuales ministros contraer con profusion nuevas obligaciones por obras públicas de carácter que no era en modo alguno urgente, lo que no da una gran idea de la fijeza de miras y sinceridad de propósitos del gabinete.

La disposicion no parece muy acertada ni muy justa. Cualesquiera que sean las diferencias que nos

separan de muchos de los individuos que forman el cuerpo de Ingenieros, y que han tenido una actitud acentuada en la política revolucionaria, reconocemos con imparcialidad que pueden alegar derechos adquiridos de un modo legítimo en la administración pública; y cuando esos derechos se huellan de un modo tan resuelto, por más que estemos en el caso de una necesidad suprema, quizá tal disposición, más que otra cosa, sea efecto del sentimiento personal que el Ministro profesa á esos cuerpos. Ojalá sus individuos fueran aprendiendo que no es el liberal sistema político que hoy nos rige el que ofrece garantía á los derechos, sino el sistema racional y serio que el país reclama, si ha de salir del estado de postracion en que hoy yace, puesto que esos derechos quedan á merced del capricho personal de un ministro.

(*Revista Forestal.*)

Bajo el epigrafe de *Nobleza obliga*, ha aparecido en la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS, que es el eco, en la prensa periódica, del ilustrado Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, un excelente artículo, consagrado á manifestar la dolorosa impresion que en el sereno ánimo de nuestros colegas ha producido la lectura del real decreto de 12 de Agosto último, alterando radicalmente el importante servicio de las obras públicas en nuestra patria.

La dignidad y los hábitos de la disciplina, inseparables condiciones de la ciencia y del deber, sella el labio de los redactores de la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS en cuanto se refiere á juzgar minuciosamente el funesto decreto con la libertad y valentía que entrañan sus perturbadoras disposiciones.

No es posible exigirles mayor sacrificio. Aquí, donde estamos acostumbrados á ver operar con el escalpelo del reformista á hombres que cortan y sajan *in anima vili*, sin preocuparse de los gritos de dolor que arrancan á su víctima, que es la patria, y sin mirar ni comprender las consecuencias de tales tareas, no nos ha sorprendido, en verdad, que en un raptó de fervor *económico* y de ilusion política se haya intentado dar al traste con la honrosa ejecutoria de nobleza científica que puede mostrar el cuerpo de Caminos. Poco importa que en los cuarteles de su escudo se ostenten los mejores atributos de nuestros modernos adelantos; que los faros, puentes, caminos y canales señalen, al paso que nuestro renacimiento á la vida moderna de los pueblos cultos, el grado de ilustracion de un cuerpo todo *español*; la llamada reforma económica obedece, á nuestro juicio, al grito inconsciente de muchos que no saben distinguir la diferencia que existe entre reformar y destruir.

Nosotros, defensores de los montes, sobre quienes en estos momentos pesa el mismo peligro que el que lamentamos para el porvenir de las obras públicas,

nos abstendremos de emitir razonadamente la opinion que nos merece el decreto que pone la pluma en nuestra mano; sea cual fuere la suerte reservada á la propiedad pública forestal, no dudamos un momento en afirmar que estas resoluciones de la Administración, emanadas del Gobierno por la fuerza irresistible de las circunstancias políticas, durarán poco y la verdad se abrirá camino.

Este periodo de *tumultuosa efervescencia* por que está pasando el país, efecto de la confusion que reina en las ideas económicas y reformistas, ha de ser breve, satisfaciéndonos mucho, por otro lado, la digna actitud del cuerpo de Caminos en tan penosas circunstancias.

Cuente con nuestras simpatias y nuestra adhesion. Procuremos seguir todos, absolutamente todos, tan digno ejemplo de abnegacion patriótica; y si los montes tienen que sufrir golpes como los que han recibido las obras públicas, resignémonos; que no tardará en llegar el dia de la justicia y de la reparacion. Mantengámonos unidos, y no olvidemos por un solo instante este honrosísimo lema: NOBLEZA OBLIGA.

ADVERTENCIA.

Se ruega á los Sres. Ingenieros suscritores de la REVISTA que á causa de su nueva situacion hayan variado de residencia, se sirvan ponerlo en conocimiento del Administrador de la misma, á fin de que no sufran extravío los números del periódico.

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, Canales y Puertos (conclusion).—¿Cómo se hará el servicio de Obras públicas?—Cese.—Peticiones de excedencia.—Personal.—Opinion de la prensa sobre la reforma de Obras públicas.— Advertencia.

MADRID.—1871.

IMPRESA Y ESTEREOPIA DE M. RIVADENEYRA.
calle del Duque de Osuna, número 3.