

MADRID, 1.º DE OCTUBRE DE 1871.

TOMO XIX.

NÚM. 19.

LAS OBRAS PÚBLICAS

LAS ECONOMIAS.

Pesa sobre España la ignominia de que en el ramo de Obras públicas sea la nacion más atrasada de la Europa culta. Del reducido plan general de carreteras del Estado, que abraza 33.300 kilómetros, no hemos construido aún la mitad; hay dos provincias que no llegan á tener 100 kilómetros de carreteras construidas, seis que no cuentan 200, y diez que no alcanzan á la cifra de 300 kilómetros.

En cuanto á caminos provinciales y vecinales, nuestro presente es mucho más deplorable; hay once provincias que no tienen un solo kilómetro de camino provincial, y ocho que carecen por completo de caminos vecinales; habiendo, por último, cuatro provincias que no tienen ni caminos provinciales ni caminos vecinales.

Miéntas en todas las naciones los gobiernos y los pueblos emplean grandes recursos para establecer redes de vias de comunicacion de todas clases, á fin de contar un kilómetro de via por kilómetro cuadrado, como tipo medio de un territorio bien servido, España permanece indiferente ante este ejemplo. La Francia posee 731 metros de vias de, todas clases por kilómetro cuadrado; y la alta Italia, contando sólo los caminos de segundo orden, tiene 612 metros por la misma unidad territorial; y miéntas el ilustrado gobierno de esta nacion considera como un gran mal, como señal de un deplorable atraso moral y material, y como una mengua para la Sicilia, que sólo posea 84 metros de caminos de segundo orden por kilómetro cuadrado; España, reunidas todas las clases de vias de comunicacion, sólo cuenta 57 metros por kilómetro de territorio; es decir, que para cada kilómetro de via que tenemos, nos faltan 18 para llegar á lo que disfrutaban otros países, ó á lo que consi-

deran indispensable los que con madura atencion y conocimiento suficiente estudian este ramo de la administracion pública; de manera que habiendo en España 27.244 kilómetros de carreteras, ferro-carriles, caminos provinciales y vecinales, y rios y canales navegables, con arreglo al expresado tipo, se han de construir 450.000 kilómetros de vias de todas clases, sin contar los puertos, de que carecemos casi por completo.

En esta situacion, si bien es necesario acabar con el déficit del presupuesto del Estado, es aún más necesario impedir que despues de suprimido se reproduzca otra vez: para lograr lo primero y evitar lo segundo es indispensable, entre otras cosas, que aumente la riqueza pública, y con ella los recursos permanentes del presupuesto; y uno de los medios más eficaces de lograrlo es fomentar el establecimiento de las vias de comunicacion, sin las cuales no es posible la exportacion de nuestros sobrantes, ni el procurarnos lo que falte para nuestro consumo, ni tienen el debido valor nuestros frutos, ni puede desarrollarse la industria, ni, por consecuencia, podemos aumentar nuestra riqueza, y sobre este crecimiento fundar la Hacienda del porvenir.

Grande empeño debería, pues, tenerse en facilitar al Ministerio de Fomento los medios de difundir la instruccion y de cubrir el país de vias de comunicacion; pero, para nuestra desgracia, habiendo el Ministerio del 24 de Julio cifrado su programa en realizar inmediatamente la nivelacion del presupuesto, y no siendo esto posible en términos hábiles; en lugar de estudiar los servicios, y ver cuáles podian racionalmente sufrir reducciones, se han disminuido partidas del presupuesto donde lo consentian los intereses políticos del momento; y únicamente puede así explicarse que, volviendo la espalda al progreso, las rebajas introducidas en la

Dirección general de Obras públicas importen más que todas las economías decretadas para el Consejo de Estado, la Presidencia del Consejo de Ministros, el Ministerio de Estado, el de Gracia y Justicia, el de Gobernación, el de Hacienda y el de Marina; sin que hagamos deducción alguna por las economías decretadas, que no podrán realizarse.

La reforma hecha en el ramo de Obras públicas es para nosotros cuestión de interés del país antes que cuestión de personas; aunque por las reformas introducidas en el cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, lo mismo que en los demás cuerpos facultativos, se hayan conculcado derechos sagrados, que nadie había dudado que estuvieran fuera del alcance de las medidas discrecionales ó arbitrarias del poder ministerial. No vamos ahora á sostener estos derechos, que en otra ocasión fueron pública y categóricamente defendidos por el actual Presidente del Consejo de Ministros, estando encargado de la cartera de Fomento. Vamos á ocuparnos del interés del país, á tratar del servicio de las Obras públicas. La REVISTA ha hecho ver que este servicio no podrá hacerse; por nuestra parte, añadiremos nuevas razones á dicha demostración.

El presupuesto del Estado en general, y más especialmente las secciones que comprenden los servicios de carácter técnico, no puede considerarse como un conjunto discrecional ó arbitrario de cifras que representan ciertos gastos ordenados por la voluntad ministerial. Por el contrario, dada la necesidad de un servicio, están dadas también las condiciones con que el servicio se ha de realizar, las circunstancias y la organización del personal que lo ha de desempeñar, y los recursos materiales que se han de proporcionar para llevarlo á cabo; de modo que, sin perjuicio de la nación, nunca podrá hacerse el servicio con ménos de lo indispensable.

No es, pues, el presupuesto una serie de partidas, sin más valor que el material que sus cifras representan, en las cuales una mano inexperta ó apasionada puede cortar impunemente por donde le parezca, ó por donde convenga á

sus miras particulares. Suprimir ó disminuir partidas no siempre es hacer economías; lo común es desconcertar ó destruir los servicios, con grave daño de los intereses del país.

Por estas consideraciones, al examinar el nuevo presupuesto de Obras públicas, y siguiendo el orden en él establecido, ocupándonos en primer término del personal bajo el punto de vista del servicio, hemos de principiar consignando la base fundamental en que estriba la organización de este ramo de la administración pública.

El Gobierno aprueba los planes generales que contienen y clasifican, con arreglo á las leyes, las obras cuya ejecución puede disponer la Administración central, dentro de los créditos legislativos, oportunamente votados; expide aquélla los reglamentos, instrucciones y órdenes con arreglo á los cuales han de proceder los Ingenieros, y el personal facultativo subalterno, en el estudio, ejecución y vigilancia de las obras, y en los demás ramos del servicio que les están confiados; aprueba los proyectos, las recepciones y las liquidaciones de las obras, las propuestas de todas clases de los Ingenieros jefes de los servicios, y resuelve sobre todos los puntos relativos á estos mismos servicios.

Los Ingenieros jefes, con sujeción á las instrucciones y órdenes superiores de la Dirección general, y bajo la autoridad de los Gobernadores de las provincias, son los jefes inmediatos y principales responsables de los ramos que les están confiados en sus respectivas demarcaciones; dentro del círculo de sus propias atribuciones, dan á los Ingenieros que tienen á sus órdenes las instrucciones necesarias para la acertada gestión que está á su cargo; informan á la Superioridad sobre todos los asuntos, y someten á su consideración lo que juzgan más conveniente al mejor servicio.

Los Ingenieros subalternos estudian los proyectos, dirigen las obras por administración, vigilan las contratadas y cuidan de la conservación de las ejecutadas; así como de su régimen y policía, y desempeñan los demás cargos del servicio; proceden con sujeción á los reglamentos y á las instrucciones de la Superioridad y de

sus respectivos jefes; y sin perjuicio de la responsabilidad de éstos, son, á su vez, responsables por sus actos ante la Superioridad.

Y por último, completan esta organizacion los inspectores, que constituyen el Consejo colectivo que es indispensable á la Administracion central, que son su más genuina representacion, y el medio más propio de ejercer directamente el Gobierno su vigilancia sobre el servicio en las provincias, por medio de las visitas de inspeccion que deben girar aquéllos periódicamente á todas las dependencias del mismo servicio.

Tales son las bases fundamentales del ramo de Obras públicas del Estado, adoptado en nuestro país, como lo está en Francia, Italia, Bélgica y en otras naciones. Suprimir una de estas ruedas es destruir el servicio. Suprimir en las provincias los jefes ó los subalternos es acabar con el orden y con la intervencion jerárquica y reglamentaria, sin la cual no hay verdadera responsabilidad; es una perturbacion igual á la que produciria la anulacion del centro directivo; es lo mismo que confiar al Estado las obras y negarle las cantidades para ellas necesarias.

La administracion de obras públicas no puede existir sin ingenieros subalternos, que estudien, propongan y ejecuten; sin jefes locales, que en el círculo de sus demarcaciones dirijan y vigilen; sin Administracion central, que desde la más elevada esfera prescriba y mantenga la organizacion, y sin las visitas de inspeccion, que son el Gobierno trasladado á las provincias. Cuando falta alguna de estas entidades, cuando gestiones de distinto orden se reúnen en una misma mano, se perturba ó destruye el servicio; cuando los recursos no son proporcionados á sus necesidades, el servicio no puede realizarse; y en todos los casos el país sufre los perjuicios de la irregularidad producida.

Esto sentado, examinemos cómo podrá hacerse el servicio de obras públicas dentro del presupuesto del año económico de 1870-71.

Se ha dispuesto que la planta del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos se

componga de 127 individuos, que serán auxiliados por 347 ayudantes y 300 sobrestantes. Lo primero que se observa es, que existiendo hoy 16.000 kilómetros de carreteras en conservacion, cerca de 6.000 kilómetros de ferro-carriles en explotacion, 160 faros iluminados, emprendida la construccion de muchas obras, y desarrollada la instruccion de expedientes y la ejecucion de trabajos para el aprovechamiento de aguas, se pretende que el servicio se desempeñe por el mismo número de Ingenieros que hace 24 años, cuando no llegaban á 4.000 los kilómetros de carreteras, y nada, puede decirse, que existia en los ramos de ferro-carriles, iluminacion de las costas, aprovechamiento de aguas, ni en los demas trabajos, en los cuales tanta y tan importante intervencion tienen los Ingenieros.

Nada más sería necesario añadir para declarar que la reduccion que se ha decretado es imposible, si el servicio se ha de realizar; ó que éste no se hará, si aquélla subsiste.

Si comparamos la reforma decretada con la organizacion adoptada en otras naciones, habrémos de deducir la misma consecuencia. En Francia, donde, con el imperio, con la monarquía y con la república, hay la misma administracion, el servicio de que nos ocupamos se desempeña por 750 Ingenieros y 3.850 ayudantes, sin contar el número de empleados más subalternos, correspondiendo un Ingeniero por cada 717 kilómetros cuadrados de territorio; en el reino de Italia, que puede compararse mejor con España, el personal de Ingenieros civiles para el servicio se compone de 325 individuos, distribuidos en las mismas clases que en España, resultando uno por 874 kilómetros cuadrados. En España, ya hemos consignado que los Ingenieros en activo servicio serán 127, y á cada uno le corresponderá una extension de territorio de 3.991 kilómetros; es decir, cinco veces más que en Francia, y cuatro más que en Italia; con la desventaja, que en aquellos países hay grandes redes de vias de comunicacion que facilitan las visitas, y en España sucede con frecuencia que comisiones de poca importancia exigen largos viajes, habiendo de valerse de me-

dios primitivos, por sendas y veredas de tránsito difícil.

Con estas condiciones, lo repetimos, no es posible hacer el servicio; y ahora lo veremos confirmado, examinando la cuestión en sus detalles prácticos.

Los Jefes de primera y de segunda clase en la nueva planta del Cuerpo de Ingenieros, que nuestros lectores ya conocen, son 40; y como hay 46 provincias, 6 divisiones de Obras públicas, y la secretaria general de la Junta consultiva que está prescrito que han de estar á cargo de Ingenieros Jefes, faltan 13 para cubrir estos servicios. Pero además el Ingeniero del Canal del Lozoya, el encargado de la construcción del varadero de Santa Rosalía en el arsenal de Cartagena, y el comisionado en el extranjero son Jefes; lo serán siempre la mayoría de los profesores de la Escuela, y deben serlo constantemente los que tengan á su cargo en la Dirección general los negociados de obras públicas; de manera que suponiendo que en la Escuela hubiera sólo seis profesores de la clase de Jefes, y siendo probable la necesidad de emplear en otras comisiones especiales algunos Ingenieros Jefes, y contando con las seis divisiones de ferro-carriles, se ocuparán más de la mitad de los Jefes de la nueva planta del Cuerpo, distando mucho de quedar el número suficiente de Ingenieros de esta clase para estar al frente del servicio general en las provincias.

Una organización en la cual no haya Jefes responsables en todas demarcaciones es inadmisibles, por ser contraria á las reglas fundamentales que hemos consignado como base del servicio de Obras públicas; y porque no existe en el personal que lo desempeña, la gradación jerárquica indispensable para deslindar las atribuciones y deberes de cada uno, y establecer el orden y disciplina, sin cuyas circunstancias no hay verdaderas responsabilidades.

Los servicios especiales de los Ingenieros, unos expresamente designados en el decreto de 12 de Agosto, y otros de los que no es posible prescindir, algunos de los cuales figuran más

ó ménos explícitamente en el mismo decreto, son los siguientes, con el número de individuos que á cada uno corresponden:

Junta consultiva.	12	Ing.
Escuela especial.	12	»
Negociados de Obras públicas en la Dirección general.	3	»
Depósito de planos en la misma Dirección.	1	»
Canal de Lozoya.	2	»
Varadero de Santa Rosalía en el arsenal de Cartagena.	1	»
Comision en el extranjero.	1	»
Estudio internacional del ferro-carril del Pirineo central.	2	»
Divisiones de ferro-carriles.	18	»
Total.	52	»

Quedan pues disponibles para el servicio de las 46 provincias 75 Ingenieros, respecto de los cuales prescindiremos de las clases á que pertenezcan; pues ya está demostrado que es inaceptable todo arreglo por el cual no pueda ponerse al frente de cada servicio un Ingeniero de la clase de Jefes.

Prescindiremos también de la extensión superficial de cada provincia; de la manera con que están distribuidas las carreteras y caminos de las mismas, lo cual tanto influye en la facilidad ó en las dificultades de las traslaciones de un punto á otro; de la entidad y de la situación que respecto á las vías de comunicación tengan las obras del servicio marítimo que comprendan las provincias del litoral; del desarrollo que en las diversas comarcas alcance el aprovechamiento de aguas, y los incidentes á que este ramo da lugar; de las obras en curso de construcción, y también de la importancia y extensión que tengan ciertas clases de asuntos, que producen para los Ingenieros trabajos técnico-administrativos más ó ménos importantes, y nos fijaremos en primer término en el servicio de conservación y vigilancia de las carreteras.

Pero, al tomar en consideración las carreteras que á cargo del Estado se hallan en conservación, y al estudiar la distribución del personal

de Obras públicas, hay que admitir que el Estado debe encargarse de nuevo de las carreteras que abandonó en virtud de la orden del Regente del reino de 7 de Abril de 1870. El Gobierno creyó que las Diputaciones, los pueblos ó los particulares tomarian á su cuidado los trozos de carreteras de que se trata; pero la experiencia, confirmando lo que muchos creimos siempre, ha venido á demostrar de una manera indudable que era vana la esperanza del Gobierno, y que el país no tiene las condiciones necesarias para la realizacion de ciertas ideas. Parte de los 2.047 kilómetros de carretera han quedado por todos realmente abandonados, y la falta de conservacion, el efecto de las lluvias, y sobre todo, la accion de los criminales que se apoderan de la zona de las obras y las destruyen, robando lo que pueden utilizar, han producido ya pérdidas de gran consideracion para los fondos públicos; y si muy pronto no vuelve el Estado á encargarse de estas carreteras, su restauracion costará al país muchos millones.

Otras secciones de las carreteras abandonadas por el Estado, las han solicitado varias Diputaciones provinciales; pero, por punto general, su conservacion es nula ó insuficiente, y aunque más lentamente que en las de que ántes se ha hecho mérito, su deterioro, ó su casi total destruccion, es tambien segura. En esta situacion, no habiendo respondido el país al llamamiento que á su patriotismo hizo el Gobierno para aligerar las cargas del presupuesto, no cabe otra resolucion que anular los efectos de la orden de 7 de Abril, y tomar de nuevo el Estado á su cargo la conservacion de las carreteras abandonadas, que la ley confia al Gobierno.

Las carreteras nacionales que aparecen en estado de conservacion miden 15.518 kilómetros, suponiendo que la tercera parte de los 2.308 kilómetros que están en construccion se haya terminado desde la publicacion de la última estadística; y contando con que los 2.047 kilómetros abandonados vuelvan al Estado, éste ha de conservar 18.334 kilómetros, para cuyo servicio, en virtud de las suposiciones que hemos hecho, admitimos por un momento que pueden destinarse los 75 Ingenieros de las provincias. Con

estas hipótesis, al tipo reglamentario de 200 kilómetros por Ingeniero, los 75 atenderian á la conservacion de 15.000 kilómetros de carreteras, y quedarian más de 3.000 kilómetros sin ingeniero alguno que se ocupara de su régimen, policia y conservacion.

Pero las hipótesis anteriores son inadmisibles, y por consiguiente, ni siquiera en el grado que se acaba de indicar se detiene la perturbacion introducida en el ramo de Obras públicas. El servicio marítimo de puertos y faros en ciertas provincias, por la extension y circunstancias de las costas, ha tomado tal desarrollo, que absorbe por completo la atencion y el tiempo de un Ingeniero, sin que ademas puedan confiársele otros trabajos; tales son las provincias de Santander, Oviedo, Coruña, Pontevedra, Cádiz, Alicante, Baleares y Canarias, que entre todas reunen 100 faros en servicio y 65 puertos con obras ó proyectos; por consiguiente, ó este importante ramo se desatendería por completo, ó estas ocho provincias han de exigir que se destinen á ellas ocho Ingenieros exclusivamente dedicados á los puertos y faros, con lo cual el número disponible para los demas servicios provinciales será de 67 para las 46 provincias; habrá, pues, 21 provincias con dos Ingenieros, y 25 con uno; las primeras supongamos que sean las que tengan mayor extension de carreteras, y las segundas las restantes. En las primeras, comprendidas desde la de Valladolid, que tiene 585 kilómetros, hasta la de Salamanca, que cuenta 391, ó sea, en números redondos 600 y 400 kilómetros, no pueden ponerse todos al cuidado del Ingeniero subalterno, sino que el jefe se habrá de encarar de una parte de la conservacion; pero como no puede desatender la parte directiva del servicio general que le está confiado, no es posible que la reparticion de las carreteras entre los dos Ingenieros se haga por mitad. El término medio de las cifras expresadas es de 500 kilómetros, de los cuales sólo podrán ponerse 100 á cargo del Ingeniero jefe, quedando 400 para el Ingeniero subalterno.

Éste habrá de hacer la visita pasando dos veces los mismos trayectos, por el enlace que tie-

nen comunmente las carreteras entre sí, por su distribucion en el territorio de cada provincia, y por el estado de incompleta construccion en que muchas de las líneas se encuentran; así es que, fijando en 30 kilómetros el recorrido diario, una visita entera exige 26 dias; admitiendo, sin embargo, que se economicen 6 por los trozos por los cuales se haya de pasar una sola vez, y que se haga una visita cada dos meses, el Ingeniero empleará 10 dias de los 24 laborables que tiene el mes, sólo en la visita de las carreteras en conservacion.

Pero en todas las provincias, en mayor ó menor grado, hay obras nuevas y otros estudios y cuestiones que obligan á los Ingenieros á girar visitas á más ó menos distancia, que no siempre pueden coincidir con las de conservacion, y que en muchos casos obligan á recorrer trayectos distintos de las carreteras abiertas al tránsito público; cuyas expediciones han de tener fuera de su residencia á los Ingenieros durante un determinado número de dias al mes, ademas de los 10 ántes expresados.

En virtud de estas indicaciones, no titubeamos en asegurar que en la mayor parte de las provincias de España, en su casi totalidad, no puede hacerse el servicio con dos Ingenieros; pero mucho ménos puede esto verificarse en las 25 provincias á las cuales sólo se podrá destinar uno solo. Para el que conozca, siquiera sea ligeramente, lo que es el servicio de Obras públicas no hay necesidad de entrar en mayores explicaciones á fin de demostrar lo inconcebible del arreglo decretado; y para los que lo ignoran es ocioso exponer consideraciones que no comprenderian. Nos limitamos á consignar que, á pesar del celo, de la especial inteligencia y notoria actividad que en esta ocasion, como en todas, y más, si cabe, que en otra alguna, que indudablemente desplegarán los Ingenieros, ayudantes y sobrestantes destinados á las provincias, podrá decirse que habrá en ellas empleados de Obras públicas, pero no podrá haber verdadero servicio de Obras públicas.

En efecto, y para concluir este órden de consideraciones, añadiremos que siendo 67 los Ingenieros que en las provincias pueden aten-

der á la conservacion de las carreteras, resulta :

Número de kilómetros de carreteras cuya conservacion se encargue, como medida escepcional, á los 46 Ingenieros jefes de provincia, al respecto de 100 kilómetros cada uno..	4.600
Número de kilómetros de carretera en conservacion, confiados á los 21 Ingenieros subalternos, con ar- reglo al tipo reglamentario de 200 kilómetros cada uno.. . . .	4.200
<i>Suma.</i>	<u>8.800</u>
Número total de kilómetros de car- retera en estado de conservacion..	18.334
Número de kilómetros de carretera que no tendrán Ingenieros que se ocupen de su conservacion, régi- men y policía..	<u>9.534</u>

Si estudiáramos la distribucion que para el servicio puede hacerse del personal facultativo subalterno, obtendríamos consecuencias análogas; y el resultado final demostraria que el estudio, direccion, vigilancia, régimen y policía de las Obras públicas queda completamente desorganizado y poco ménos que enteramente abandonado. Si el estado presente pudiera continuar, dentro de pocos años la restauracion de las Obras públicas construidas, y hoy desatendidas, exigiria la realizacion de un empréstito especial para reponerlas en el estado que han tenido, pues que para esto no serian suficientes los recursos del presupuesto ordinario.

Para que no se crea que nuestras apreciaciones son exageradas, y aunque tenemos el propósito de seguirnos ocupando del nuevo presupuesto de Obras públicas, adelantaremos algunas observaciones respecto á la conservacion de carreteras.

La escasez de los recursos destinados á las Obras públicas, y las exigencias de los pueblos y de la política, han hecho que se haya dado por el Gobierno más importancia á la apertura de nuevas carreteras que á la perfecta conservacion

de las existentes; así es que durante muchos años las cantidades invertidas en este servicio alcanzaban á mantener el piso en buen estado de viabilidad; pero, en general, el espesor de los afirmados ha ido decreciendo, y habia de ir llegando para las diversas secciones de las carreteras abiertas al tránsito público la necesidad de hacer en ellas restauraciones completas de los firmes. Aún con la insuficiencia de la partida destinada á la conservacion, el término medio de esta consignacion desde 1858 ha sido anualmente de 7.256.417 pesetas, y la que se ha fijado para el ejercicio próximo es sólo de 5.750.000. Al ver esta diferencia, y teniendo en cuenta lo que acabamos de expresar, ya puede calcularse lo que va á ser la conservacion de las carreteras.

Para material se señalan 2.000.000 de pesetas, y para mano de obra de peones auxiliars y haberes de sobrestantes 63.725; resultando para el primer concepto 122 pesetas por kilómetro, y 3,8 para el segundo. Dados los precios á que generalmente resulta el metro cúbico de piedra machacada, y lo que exige una buena conservacion, puede calcularse el gasto del material por año y kilómetro en 200 pesetas, que es la mitad más de lo que ha señalado el Gobierno; por consiguiente, no sólo no podrá mantenerse en buen estado el firme de las carreteras, sino que la disminucion de sus espesores será mucho más rápida y llegará más pronto la época de emprender las grandes reparaciones generales.

Pero lo que no es admisible ni explicable es la suma señalada para mano de obra de peones auxiliares y haberes de sobrestantes, que por término medio debe ascender por año y kilómetro á 160 pesetas, y que resulta fijada en 3,8 pesetas. Aún suponiendo que esta cantidad se invierta íntegramente en mano de obra de peones auxiliares, podrán emplearse cada año dos jornales en cada kilómetro, para auxiliar al peón caminero, que tendrá á su cargo 3,25 kilómetros de carretera, en el empleo de la piedra para el firme, extraccion de desprendimientos y acarreo en los pasos de aguas, apertura y limpieza de cunetas y reposicion de paseos. Este gravísimo error es una de las muchas pruebas que el decreto de 12 de Agosto ofrece de haberse dic-

tado con desconocimiento del ramo de la Administracion pública que se ha querido reformar. Debiendo advertir que en estas últimas observaciones sólo tomamos en cuenta las carreteras que actualmente están al cuidado del Gobierno, pues si comprendiéramos las abandonadas, de las cuales habrá de encargarse de nuevo, los resultados serían aún más desfavorables.

Para concluir, sólo dirémos que al respecto de 360 pesetas por año y kilómetro, que la experiencia demuestra que son necesarias, de los 16.287 kilómetros de carreteras en estado de conservacion, con el crédito de 2.063.725 pesetas, sólo pueden conservarse 5.732 kilómetros; faltanda consignacion para 10.555 kilómetros de carretera.

OPINION DE LA PRENSA

SOBRE LA REFORMA DE OBRAS PÚBLICAS.

(Continuacion.)

(*El Puente de Alcolea.*)

No deja deponer gran cuidado la observacion pública en Fomento, con tanta más razon desde que un importante hombre público dijo con sobra de verdad que era el ministerio del *porvenir*. Y dejando íntegra la cuestion de si las economías en este departamento introducidas por el Sr. Madrazo paralizan ó no las Obras públicas, porque solamente afectan al personal, es incuestionable que hay poca premeditacion en las reformas de tan importante departamento. Pues ¡qué! ¿es posible desatender el mantenimiento y conservacion de los caminos, carreteras, canales, montes, puertos, faros, boyas, y tantos otros servicios que forman la riqueza pública?

Administrar no es suprimir, no es introducir la confusion y el desórden en el servicio; es acudir á todo lo necesario y evitar cuidadosamente todo lo superfluo; es desarrollar los gastos reproductivos, suprimiendo los que, sin exageracion, pueden llamarse de lujo, de creacion viciosa, y cuyo origen se encuentra en el favoritismo.

(*El Debate.*)

Fortuna es para la actual generacion haber alcanzado una época feliz, en que no hay distinciones de clase, en que á todos se nos mide con el mismo rasero, y en que, por fin, se han llegado á abolir odiosos privilegios concedidos á unos pocos con perjuicio de los más. Pero todavía es mayor fortuna la de disponer de la más amplia libertad para señalar con