

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 integra 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

el dedo de la reprobacion algunos privilegios que, á despecho del sentimiento público y hasta de los poderes encargados de suprimirlos y extirparlos, subsisten todavía, con gran escándalo del mundo civilizado, y con no pequeño detrimento de todas las clases sociales, y lo que es aún más, hasta de las administrativas.

Al expresarnos así nos referimos á los cuerpos de ingenieros civiles, verdadero anacronismo de la España del siglo XIX; agrupaciones de hombres que no tienen más objeto que perturbar la sociedad y minar el soberbio edificio administrativo, elevado á la perfeccion por nuestros políticos de más nota y á costa de esfuerzos sobrehumanos. Los inauditos privilegios con que estas corporaciones están favorecidas, y la natural animadversion contra ellas suscitada por la opinion pública, son asuntos harto graves, que importa aclarar por si de una vez pueden atajarse tan terribles desafueros.

Los ingenieros de Montes, como los de Obras públicas y los de Minas, ántes de pensar en el ingreso en las escuelas, tienen el privilegio de dedicarse á estudios preparatorios largos, difíciles y costosos, empezando una lucha titánica de largas vigiliias, exámenes, trabajos y pruebas, en las que son muy pocos los desgraciados que salen vencedores.

Luégo tienen el privilegio de ingresar en las escuelas especiales, verdaderos establecimientos de enseñanza privilegiada, en los que se habia establecido un sistema tan riguroso, de tan buenos resultados y tan diferente del universitario, que nadie lo podia tolerar, y en ellas sufrían nuevos ejercicios y oposiciones, que sólo dejaban con opcion á los futuros privilegios al 25 ó al 30 por 100 de los aspirantes. Despues de gozar del privilegio de estar sometidos los alumnos á la más severa disciplina y á una serie constante de concursos y oposiciones durante cinco ó seis años, empezaban á disfrutar otros nuevos, tales como el de obligarse á servir al Estado, no poder ascender sino por rigurosa antigüedad, disfrutar el pingüe sueldo de 5.000 reales anuales, con que muchos empezaron su carrera, y necesitar veinte ó veinte y cinco años, día por día, para llegar á ocupar una plaza de ingeniero jefe modestamente dotada. Este privilegio, no concedido á las demas carreras del Estado, es de lo más odioso, y cualquier jefe superior de administracion, gobernador de provincia y hasta director general de los que sentaron plaza en tales destinos, daría cualquier cosa porque á ellos se les hubiera aplicado.

Pero no es esto solo; que no es corta la lista de los privilegios que hoy queremos exponer á la execracion pública. El arquitecto, el abogado, el médico, el farmacéutico, etc., etc., ejercen su profesion en virtud del título respectivo que á ello les autoriza, con exclusion absoluta de cualquier otra persona que no lo posea, mientras que el ingeniero de Caminos, de Minas y de Montes tiene el absurdo

privilegio de que todo el mundo pueda ejecutar las obras públicas, dirigir las minas y explotar los montes; porque no es lo mismo, por ejemplo, que se hunda una casa y aplaste á todos los vecinos, ó que se hunda un puente y arrastre al abismo un convoy de viajeros; ni tiene la misma trascendencia la muerte de los infelices que se encomiendan en sus enfermedades al charlatanismo, que la que ocasiona las grandes catástrofes que ocurren en las minas dirigidas por personas imperitas. Éste es uno de los más tremendos privilegios; pero aún hay más.

Un médico puede fundar y dirigir una casa de curacion; un arquitecto puede comprar un solar y construir una casa; un abogado puede defenderse sus pleitos, aún cuando todos ellos sirvan al Estado. Los ingenieros de los cuerpos privilegiados no pueden interesarse en las obras públicas, en las minas ni en los montes. ¡Extrañas é incomprensibles diferencias! ¿Cuándo dejarán de existir en el siglo de la igualdad y de la libertad?

Por no recargar más el cuadro y por no hacer más largo este artículo, no entramos en otros privilegiados detalles, y concluirémos dando á conocer los últimos privilegios concedidos á otros privilegiados cuerpos. Trátase de hacer economías para llegar á la suspirada y nunca alcanzada nivelacion del presupuesto, y creerán nuestros lectores que la suerte de estos funcionarios sería igual á la de los demas. Nada ménos que eso. En Guerra, en Marina, en Ultramar, en Gracia y Justicia se respeta el personal, se procura causarle los ménos perjuicios posibles, y sólo se castigan los gastos de material; en Hacienda, en Gobernacion y en otros diversos ramos se disminuye algo el personal; pero en Caminos, Montes y Minas las cosas pasan de otro modo. Se ha averiguado, por un novísimo procedimiento aún no bastante conocido, que sobra la mitad ó más del personal, y que las Obras públicas, los Montes y las Minas tienen bastante con la otra mitad; y hé aquí que los cuerpos de ingenieros tienen el privilegio de ser los únicos que se reducen á la mitad, saltando por leyes y reglamentos orgánicos, al paso que en los demas ramos se conserva todo ó casi todo el personal.

Pero no es esto solo; los excedentes, cesantes ó de reemplazo de otros departamentos ministeriales quedan libres para buscar su subsistencia donde y como mejor les parezca, sin que nada ni nadie coarte su indisputable derecho; los ingenieros civiles todavía tienen el flamante privilegio de quedar á las órdenes del Gobierno, obligados á servir con las condiciones que éste tenga á bien imponerles....

Y basta de privilegios.

(El Argos.)

Aceptado por el actual gabinete el fatal compromiso de reducir el presupuesto á la cifra de 600 mi-

liones de pesetas, la constante tarea y continua preocupacion de los ministros es hacer economías, cueste lo que cueste. Resultado de esta apremiante necesidad, para cuya satisfaccion se prescinde de todo género de consideraciones, es el decreto del Ministerio de Fomento, reduciendo el personal y gastos del ramo de Obras Públicas, del cual no hemos tenido ocasion hasta ahora de ocuparnos.

El examen de las disposiciones que comprende tan trascendental medida, revela desde luego que no responden á una organizacion del servicio de Obras públicas diferente de la que existia, ni se fundan en plan alguno que constituya un nuevo sistema más conveniente ó más conforme á los principios de alguna escuela económica ó política. No se reforman los servicios, no se combinan de distinto modo los medios para realizarlos, no se modifica en nada el sistema actual; la obra del Ministro se reduce á suprimir partidas del presupuesto destinadas al estudio, construccion ó reparacion de las obras públicas, y rebajar de un golpe la mitad del personal facultativo destinado á ejecutarlas, es decir, á destruir los gérmenes de la *hacienda del porvenir*.

Este procedimiento de hacer economías no es de extrañar; responde exactamente al empírico sistema que viene siguiéndose en todos los ramos de la administración; se distingue únicamente de lo practicado en otros ministerios, en que el golpe ha sido más rudo, y más profundo *el corte*; en que la rebaja de los gastos reproductivos de *Fomento* es cinco veces mayor que la de los de *Guerra* y *Marina*. Los ingenieros civiles sobran, en opinion del gabinete *presidido por un hombre civil*; los ingenieros del ejército, los ingenieros de la armada, el numeroso cuerpo de Estado Mayor no es conveniente que sufran reduccion.

Veamos qué criterio se ha seguido en la del personal de Obras públicas. ¿Cuál debia ser el procedimiento lógico para determinar su número? Cualquiera lo comprende, primero, organizar los servicios, estudiar su extension y necesidades, y luego fijar el número de ingenieros proporcionado á aquellas necesidades. Pues bien, se ha hecho precisamente lo contrario; primero se ha fijado á bulto un número, reduciendo á la mitad el de todas las clases, y luego con el pié forzado de los ingenieros que quedan, hay que organizar y distribuir los servicios. ¿Cuál ha sido la base para reducir el cuerpo á la mitad? ¿Por qué no á una tercera parte, y la economía hubiera sido mayor? ¿Por qué no á dos terceras partes, faltarán ó sobráran aún ingenieros? El criterio de los autores del decreto está representado por una *parte alicuota*.

En las mismas disposiciones que contiene, aparecen ostensibles los resultados de esta novísima regla de reduccion. La Junta consultiva, formada de los inspectores del cuerpo, constaba de veinte individuos; se ha reducido á la mitad; pero reconociendo

insuficiente el número, se ha aumentado con un apéndice formado por cinco profesores de la escuela. Se ha barrenado así el reglamento y el principio fundamental de la organizacion del cuerpo, pero se ha salvado el principio de la reduccion *por partes alicuotas*.

Cada provincia necesita un ingeniero de la clase de jefes, segun la actual organizacion del servicio, y hay otros servicios que exigen aquella categoría; pues bien, el total de jefes es menor que el número de provincias. La falta se corregirá variando la organizacion y subordinándola al número de que pueda disponerse, en vez de determinar el número despues de hecha la organizacion, pero se habrá salvado tambien el principio de reduccion por mitades.

No resiste el decreto, bajo ningun punto de vista, un examen serio. En todas sus disposiciones se descubre la precipitacion y falta de inteligencia con que sus autores han procedido. Se trata, por ejemplo, de indemnizaciones; cualquiera discurre que representando la indemnizacion el abono de gastos especiales que ocasiona un servicio, debe ser variable con aquellos gastos y distinta para cada servicio; pero esto obligaba á estudiar la cuestion y á conocer las diversas clases de trabajos; por lo tanto, se ha cortado por lo sano, como suele decirse, y se ha señalado á todos los ingenieros y para todos los casos una *indemnizacion fija*. Pero ¿qué mayor prueba de ligereza que la de haber olvidado incluir en el presupuesto los sueldos de un gran número de ingenieros excedentes, por ignorar sin duda que en algunas clases habia *supernumerarios*?

La justicia no ha salido mejor parada en el arreglo del personal. La desheredada clase de ayudantes ha sufrido un golpe de muerte.

Se señala como máxima remuneracion, como lejano *porvenir*, á los que despues de treinta ó cuarenta años de servicios en un cuerpo facultativo, llegan á la clase superior, el sueldo de *ocho mil* reales. Semejante disposicion, sobre ser injusta respecto á los que hoy se encontraban en dicha clase, disfrutando en el último puesto de su carrera 12.000 reales, es altamente inconveniente para los intereses de la administracion. ¿Es así como se remunera la inteligencia, la laboriosidad y la honradez? ¿Se quiere poner á prueba la virtud de los hombres? ¿Qué tacto y qué inteligencia para gobernar! ¿Qué habilidad para administrar el ramo de Obras públicas! Pues no es esto solo: la injusticia ha llegado hasta el punto de disponer que los excedentes cobren la mitad de los nuevos sueldos, no la mitad de los sueldos que han disfrutado. ¿Hay derecho para esto? ¿Es posible ser excedente de un sueldo que no se ha cobrado?

Las consideraciones que dejamos apuntadas se refieren al arreglo del personal, parte importante del decreto, pero no tanto, ni de consecuencias tan inmediatas para el país, como la que comprende el

presupuesto de las obras y servicios que el Estado ha de realizar. En esta parte ha estado el Ministro tan feliz como en el arreglo del personal. Y así tenía que suceder; el sistema ha sido el mismo, es decir, no ha habido sistema ni criterio. Suprimir unas partidas, rebajar otras, repartir á ciegas unos cuantos millones entre los diversos servicios escritos en el anterior presupuesto, y ya está hecha la operacion.

Si las condiciones de este escrito lo permitieran, examinaríamos de buena gana partida por partida cada una del presupuesto, y pondríamos de manifiesto la calamidad que ha caído sobre el país con las economías proyectadas en las Obras públicas. Bastará, sin embargo, para comprender la gravedad del mal, que exponamos algunas consideraciones generales.

Comencemos por cualquiera clase de servicio: el de conservacion de carreteras. Procedimiento que el sentido comun enseña: determinar el mínimo gasto de conservacion de un kilómetro, multiplicarle por el número de kilómetros que se han de conservar, y el producto es el mínimo de la partida de conservacion. Procedimiento seguido: fijar á gusto del autor una cantidad menor de la que contuviera el anterior presupuesto y dividirla por el número de kilómetros que se han de conservar; el cociente será lo que corresponda invertir en cada uno.

Si es ménos de lo necesario, las carreteras no se conservarán, se destruirán; el efecto útil para el país será una pérdida; los inmensos sacrificios para obtener una red de caminos viables quedarán inútiles, las venas de circulacion de la riqueza rotas, pero el problema urgente apremiante, porque lo exige el compromiso del Gobierno, está resuelto: se ha rebajado el presupuesto. Y en efecto, aquellos males vendrán fatalmente, porque la cantidad disponible para la reparacion y conservacion de cada kilómetro es hasta risible por lo pequeña; ¡dos jornales al año para cada kilómetro resultan disponibles!

Veamos otro servicio: «estudios de las cuencas de los rios.» Suprimida la partida. Que se van á perder los gastos ya hechos; que el trabajo es indispensable para servir de base á las concesiones de aguas, al establecimiento de una red de canales, cuestion vital para este país; que así se ha de formar la estadística de la riqueza utilizable en la navegacion, el riego, la industria; suprimida, sin embargo, la partida y queda rebajado el presupuesto. Si comprendian los autores la importancia del estudio y lo han abandonado, malo; si no la comprendian, peor; que elijan.

Se trata de puertos: ¿quién ignora la importancia de su conservacion? Pues bien; por virtud de las economías se han suspendido ya los trabajos de limpieza en algunos; cuando lleguen á inutilizarse, ¿qué de gastos no será preciso hacer para reponerlos en

estado de servicio, y qué de perjuicios sufrirá el comercio.

Para visitas de inspeccion á las obras se presuponen *cinco mil pesetas*. ¿No es esto lo mismo que decir que los inspectores no vigilarán las obras? Están de enhorabuena los contratistas de mala fe y los funcionarios poco celosos, pero el país lo pagará.

Se ha suprimido la partida para conservacion y fomento de arbolado de las carreteras y de viveros. Con esto se pierde otra porcion de riqueza. Y lo extraño es que no se hayan mandado cortar y vender, como en algunas provincias han hecho las diputaciones al encargarse de carreteras abandonadas por el Estado.

¿Se quiere, en fin, un ejemplo de *inocencia* de los autores, por no emplear otra calificacion, ejemplo que está al alcance de todos, y por el cual podrán juzgar las partidas del presupuesto? Pues dice una de ellas, referente á la escuela: «Museo, compra de colecciones, modelos, recomposicion de éstos, adquisicion de mesas y estantes para colocarlos, *cient* pesetas» (anuales). Figúrense nuestros lectores qué colecciones, y qué modelos, y qué estantes se podrán comprar con *cuatrocientos* reales en un año. El que ha cometido este error en cosa tan conocida, ¡qué errores habrá cometido en la distribucion de gastos para los múltiples servicios del ramo de Obras públicas!

Dejamos hecho un rápido bosquejo del decreto del Ministerio de Fomento. Nos parece que tenemos derecho para concluirle diciendo que es *un palo de ciego descargado sobre el país al grito seductor de economías*.

RECTIFICACION.

Por equivocacion dijimos en nuestro último número que el Ingeniero Jefe de segunda clase don Carlos Mondéjar, habia sido *encargado* del estudio del ferro-carril del Pirineo Central. El Sr. Mondéjar ha sido *destinado*, en efecto, á dicha comision, pero sigue siendo Jefe de la misma el Inspector general de segunda clase D. Jacobo Gonzalez Arnao.

Personal.—Completando en cuanto nos es posible las noticias relativas al movimiento del personal que ya conocen nuestros lectores, damos á continuacion las que han llegado posteriormente á nuestro conocimiento.

El Ingeniero 2.º D. Juan Castellano ha sido destinado á . . .	Ciudad-Real.
El Ingeniero 2.º D. Adolfo Pequeño á	Búrgos.
El Ingeniero 2.º D. Andres Castro Teijeiro á	Córdoba.