

muchos más millones que los que se pretenden hoy economizar.

Para terminar el examen del capítulo 23 del presupuesto, habiéndonos ocupado ya del servicio de conservacion en el artículo del número anterior, hay que consignar que no se fija cantidad alguna para la conservacion de los nuevos trozos de carretera que durante el actual ejercicio, terminados los plazos de garantía, pasarán á cargo del Estado; y de este modo, abandonando las obras desde el momento de su conclusion, que es el período en que mayores cuidados exigen las explanaciones y los firmes, principiará desde luego su deterioro, el cual crecerá rápidamente, no procurando su reparacion en el momento mismo en que se inicia.

Tambien se suprime la partida, pequeñísima en comparacion con el importe del presupuesto que se quiere nivelar, destinada á la conservacion y desarrollo de los viveros y arbolados de las carreteras. Este accesorio importante de las vias ordinarias de comunicacion irá desapareciendo; los viveros que en varias provincias contienen magníficas y numerosas plantaciones, se irán perdiendo, y el fruto del celo del personal y de los fondos consignados para este servicio durante algunos años desaparecerá, y con él el estímulo que en algunas localidades habian producido estas plantaciones en los pueblos y en los particulares, en cuyo ánimo el ejemplo del Gobierno destruyó añejas preocupaciones, induciéndoles á verificar análogas plantaciones; y todos estos perjuicios van á irrogarse, para suprimir en el presupuesto una partida de 20.000 pesetas. Esto no necesita comentarios.

LAS ESCUELAS ESPECIALES.

Como forzosamente debia suceder, la gran mayoría de los adversarios que tienen los cuerpos facultativos de Ingenieros de caminos, de minas y de montes, no conocen los estudios que son necesarios para seguir estas carreras y la organizacion y los servicios que prestan estos cuerpos.

Sin esta circunstancia no se explicarian ciertos errores, y no se comprenderian los pensamientos á que han dado publicidad algunos periódicos respecto á las escuelas *especiales* de los mismos cuerpos.

Primero se dijo que se trataba de reunir en una escuela las de los tres cuerpos; como si fuera racional y posible que á los ingenieros de caminos, de minas y de montes se les enseñara todo lo que es necesario para las tres carreras, con lo cual se llegaría á la edad madura ántes de ser ingeniero; resultando para todos un sobrante de ciencia innecesaria para los cargos ó servicios que cada uno, segun su clase, ha de desempeñar ó bien si se querian limitar los estudios á un período análogo al empleado para todas las carreras, sólo habria lugar para enseñar un poco de cada cosa, á fin de que, dentro del plazo de cuatro ó seis años, se hubiese hablado en la escuela universal de ingenieros, de todo lo que los individuos de los tres cuerpos deben saber; con lo cual todos concluirían la carrera con una instruccion imperfecta; ó por último, tal vez la gran reforma se reduciría á reunir las tres escuelas en un mismo edificio, ó bajo una misma direccion, conservando las enseñanzas como están en el día, lo cual seria lo ménos perjudicial; pero sería ridículo calificar de reforma semejante medida.

Despues se ha dicho que se suprimirian las tres escuelas *especiales*, substituyéndolas con una escuela politécnica ó preparatoria: este pensamiento es tambien inconveniente é irrealizable, dado lo que son y deben ser los establecimientos de enseñanza para la preparacion y los que tienen por objeto los estudios de aplicacion. La preparacion para las carreras de ingenieros civiles es libre; cada uno la adquiere dónde, cómo y con quién le parece; probados los conocimientos de la preparacion, se ingresa en las escuelas *especiales*. En Francia existe la escuela politécnica; en ella y en las demas de su clase se da la preparacion para las carreras especiales comprendiendo en los cursos de aquellas lo que es comun para dichas carreras; pero en ninguna nacion están reunidos los estudios de aplicacion.

Si el Gobierno pensara en establecer una escuela preparatoria ó politécnica, no por esto podria suprimir, ni trasformar las escuelas *especiales*, lo que haria sería dar con peores condiciones la enseñanza preparatoria que con mejores resultados se daba en dichas escuelas *especiales* hasta que se segregó de ellas hace dos años. La escuela

politécnica serviría para preparar á los que quisieran seguir las carreras de la ingeniatura civil ó militar, arquitectura, artillería, etc.; pero no podría formar ingenieros de minas, ni de caminos, ni de montes, ni artilleros, ni arquitectos.

Y hay que añadir que la escuela preparatoria ó politécnica, ni aún en Francia, donde primero se fundó, se tiene por todos como una institución perfecta y la más conveniente para las carreras de las cuales es su principal fundamento; y que aún, como escuela de preparacion, para que diese buenos resultados la que aquí se crease, sería preciso establecer en ella una organizacion y una disciplina interior, que no está en nuestras costumbres y que es incompatible con la legislación vigente sobre instruccion pública; sin lo cual por otra parte en la enseñanza de las ciencias físico-matemáticas en clases numerosas, sea cual fuere el saber de los profesores, no adquieren los alumnos los conocimientos que se exigen para ser admitido en las escuelas especiales; así es como en la de ingenieros de caminos, á pesar de las distinguidas cualidades del profesorado de la facultad de ciencias de la universidad central, donde pueden hacerse los estudios de preparacion, no creemos que haya ejemplo de haber ingresado en ella ningun aspirante que sólo hubiese cursado los estudios universitarios.

Sean, pues, los que piensen en lo que algunos periódicos han indicado, que las escuelas de aplicacion no pueden reunirse ni fundirse en una; y que la creacion de una escuela politécnica ó de preparacion no alteraria en nada la organizacion que hoy tienen en virtud de los decretos expedidos como Ministro de Fomento por el último presidente del Consejo de Ministros, en los cuales se declararon completamente libres los estudios preparatorios necesarios para ingresar en las escuelas de Ingenieros de caminos, de minas y de montes.

El terminar la guerra del año 1866, la Italia tenía en su presupuesto un déficit de 261 millones de pesetas, el cual habia llegado en 1863 á 354 millones: no hubo Ministro alguno, ni hombre de Estado en aquel país que se propusiera nivelar el presupuesto instantáneamente, costára lo que costára; y mucho ménos hubo quien se propusiera llegar á dicha nivelacion por el procedimiento único ó princi-

pal de hacer economías. Los hombres de ilustracion que para fortuna de aquel país le han gobernado en estos últimos años, hicieron, es cierto, reducciones en los gastos de varios ramos que podian disminuirse, sin que se perturbáran los servicios de la paz y de la buena administracion. Pero en lo que principalmente fundaron la disminucion del déficit para llegar progresivamente á su supresion, fué en el aumento de los ingresos, fomentando el rendimiento de los existentes, y creando nuevos impuestos sobre lo que no contribuía debidamente á sostener las cargas del Estado.

En el ramo de Obras públicas hicieron lo contrario de lo que ha decretado en España el Gobierno: aquí se reduce el personal facultativo, el auxiliar de oficinas, el material de estas mismas oficinas, las cantidades para la conservacion y reparacion de las obras existentes, y para la construccion de otras nuevas, á lo que escasamente podia llenar las necesidades de este ramo hace treinta años: á juzgar por el decreto de 12 de Agosto, hemos retrocedido al año 1840.

En Italia se ha seguido un camino diametralmente opuesto: aquel gobierno ha creído efectivamente que la hacienda del porvenir se funda en el Ministerio de Fomento, y al creerlo así, ha obrado en armonía, no en oposicion, con esta creencia. En su consecuencia, no sólo decretó el Gobierno italiano, hace dos años, cuando el déficit del presupuesto era aún de 191 millones de pesetas, la construccion de varias carreteras del Estado en las provincias que más atrasadas se hallaban en este ramo, que tanto influye en la riqueza pública, sino que para las mismas hizo votar á las Cámaras una ley á fin de que con los recursos del presupuesto de la nacion se construyera una parte de los caminos provinciales y se subvencionáran con la mitad de su coste otra parte de esta clase de vías.

En España se sigue otro procedimiento: se reconoce que en el Ministerio de Fomento están los gérmenes de la Hacienda del porvenir; pero se anulan los medios por los cuales estos gérmenes pueden desarrollarse; y para hacer una economía del momento, se corre el riesgo de perder lo que ha costado muchos millones, y se renuncia á lo que ha de aumentar en gran escala el bienestar y la riqueza del país, que son la base segura de la Hacienda nacional.
