

OPINION DE LA PRENSA

SOBRE LA REFORMA DE OBRAS PÚBLICAS.

(Continuacion.)

(El Argos.)

En carta de Mahon que tenemos á la vista nos dicen lo siguiente:

«*El Constitucional*, diario político de esta localidad, se ocupa del total abandono en que han quedado las obras públicas de la isla de Menorca desde la desgraciada reforma decretada por el gabinete Ruiz Zorrilla, lamentando la paralización de las que se ejecutaban y los inmensos perjuicios que han de experimentar las ya construidas y que tantos millones costaron al Estado. Por mucho que diga *El Constitucional* acerca de este particular, de seguro ha de quedarse corto; porque acaso sea la provincia de las Baleares la que más ha de sentir las consecuencias de las maltratadas economías, si se atiende al gran desarrollo de su servicio marítimo, que abraza 24 faros, 12 puertos y 10 valizas, repartido entre todas las islas que separan brazos de mar anchos y tempestuosos; circunstancia que aumenta mucho el trabajo, y requiere por lo mismo un personal más numeroso que otra extension de territorio equivalente en la Península, siendo así que con la reducción decretada se ha reducido el de ingenieros á uno de éstos para todas las islas, quedando en Menorca sólo un ayudante, y en Ibiza, donde no ha podido destinarse siquiera un sobrestante, ha tenido que hacer entrega de los documentes del servicio el ingeniero que allí residía, hoy excedente, á un TORRERO DE FAROS, que es el representante más caracterizado del ministerio de Fomento que ha quedado en aquella isla.

Esto basta para que puedan Vds. formar una idea del desquiciamiento que en este ramo produce aquí el afán de las alharacas radicales de D. Manuel, que en mal hora para este desgraciado país inició su funesta y mal llamada política.»

(El Argos.)

La *Gaceta* de ayer publicó la circular que dirige el Ministro de Fomento á los directores generales dependientes del mismo. Es un documento en que se trazan á grandes rasgos los propósitos del nuevo Ministerio, en lo que se relaciona con los diferentes ramos de la administracion confiados á dicho departamento, y de consiguiente no puede apreciarse sino en conjunto, porque dependen de la forma y manera con que el Sr. Montejó desarrolle su plan, las ventajas ó inconvenientes que hayan de producir al país las medidas que adopte para su ejecucion.

El Sr. Ruiz Zorrilla manifestó en su programa

que el Ministerio de Fomento ó no era nada, ó era la Hacienda del porvenir.

El Sr. Montejó asegura en su circular que es esto último, y no hay duda alguna de que la razon está de su parte, porque la disyuntiva que estableció el Sr. Ruiz Zorrilla conduce, en nuestro entender, á un absurdo que pudiera disculparse en el calor de una improvisacion, pero que no tendría excusa si se estampase en un documento tan importante como lo es el de que se trata.

Pues bien; si el Ministerio de Fomento es la Hacienda del porvenir, hay que proceder con verdadero conocimiento de causa para llevar á cabo las reformas que se proyecten, si no han de ser contrarias en un todo á lo que el país debe esperar de una buena gestion administrativa.

Reconociendo, como reconoce el Sr. Montejó, que está encargado de resolver las cuestiones que afectan más inmediatamente á los intereses vitales de la nacion, no debemos insistir en recomendarle que haga un estudio concienzudo de todos aquellos asuntos que considere susceptibles de reforma, ántes de llevar ésta á la práctica, puesto que también tendrá presente que no se trata solamente de ensayar nuevos principios administrativos y de ver el resultado que producen por la experiencia de algun tiempo, sino de calcular con fundamento los beneficios que tales innovaciones han de traer en pos de sí.

Corporaciones científicas tiene el Sr. Montejó á su disposicion, á las cuales debe oír previamente, y del patriotismo y de la justa reputacion de las personas que las componen, es de esperar que se colocarán á la altura de las circunstancias que reclaman su ilustrada cooperacion.

El Ministerio anterior sentó como principio absoluto la necesidad de rebajar el presupuesto á 600 millones de pesetas, y si bien es cierto que las Cortes lo acordaron así, también consignaron en la misma ley de 27 de Julio, que los servicios se verificaran con la debida regularidad.

De consiguiente, lo primero á que debe atenderse es á cumplir esta última parte de aquella disposicion, y dentro de ella hacer todas las economías susceptibles en los diferentes ramos de la administracion; porque, de invertirse el orden, no se conseguirá más que la perturbacion de los servicios públicos, y tras ésta los mayores gastos para remediar el mal causado.

Importantes son todos los ramos encomendados al Ministerio de Fomento, pero ninguno como el de Instruccion pública. La libertad de enseñanza es el gran paso que ha dado la revolucion de Setiembre para el desarrollo intelectual y moral de un país tan atrasado como el nuestro, y todos cuantos esfuerzos haga el Sr. Montejó en el camino trazado por sus antecesores, serán una gloria para él, y un motivo de gratitud para los que han de obtener los beneficios. Por esta razon le recomendamos la mayor pru-

dencia en las economías que se intenten en dicho ramo; y sobre todo que procure fomentar, hasta donde sea posible, la primera y segunda enseñanza, que son la base de la educación y de la juventud, y en las que ha de fundarse el progreso de que tanto hemos de menester para colocarnos al nivel de los pueblos ilustrados.

Algunos inconvenientes ofrece la libertad de enseñanza en la instrucción superior, más bien reglamentarios que esenciales, y por esto conviene que el Sr. Montejo adquiera los informes necesarios para extirpar los abusos que puedan cometerse á la sombra de aquélla.

Respecto de Obras públicas, se hace en la circular una indicación que no deja de ser grave, y que por lo mismo requiere ser meditada ántes de realizarla. Hemos comprendido que se trata de entregar á las provincias y á los municipios algunas de las obras que hoy corren á cargo del Estado.

Ahora bien, acostumbrados unas y otros á que la iniciativa en el desarrollo de los intereses locales haya partido siempre del Gobierno, les falta el hábito de moverse por sí propios, como que tampoco han tocado los resultados de una gestión independiente. Vea el Sr. Montejo el estado en que se encuentran los dos ó tres mil kilómetros de carreteras, que hace poco tiempo se confiaron al cuidado de algunas provincias, y se convencerá de que no es posible, hoy por hoy, entregar á las diputaciones la conservación, ni mucho ménos la ejecución de las vías públicas que en la actualidad dependen del Estado.

Estamos conformes en que no se hagan obras nuevas, mientras el país se encuentre en las circunstancias angustiosas porque está atravesando; pero no olvide el Ministro de Fomento que si se desatiende la reparación de las existentes y se abandonan los proyectos que están en estudio, perderá la nación muchos millones, y de esta pérdida serían responsables los que impremeditadamente tomaron providencias injustificadas.

La rebaja grande que se ha hecho en el personal de los cuerpos facultativos de Caminos, Minas y Montes, ha obedecido en nuestro concepto, más que á un estudio concienzudo de las necesidades de los ramos encomendados á su cuidado, á la ley de las circunstancias; y repetimos que no pudo ser el pensamiento de las Cortes desorganizar los servicios públicos. La experiencia demostrará bien pronto de parte de quién está la razón.

Concluimos por asegurar que somos partidarios de las economías y que estamos interesados como el que más en que se lleven á cabo con energía y decisión, sin contemplaciones de ningún género; pero aseguramos al mismo tiempo que no las haríamos nunca á ciegas, sin otro objeto que el de captarnos los aplausos de personas que, desconociendo el mecanismo de la administración, no ven más que las

halagüeñas esperanzas de la rebaja inmediata del presupuesto de gastos del Estado, que por otra parte ha de constituir un aumento en los de las provincias y municipios.

Hasta aquí la carta de nuestro corresponsal, que viene á ser la reproducción de muchas más que recibimos diariamente de otras provincias, denunciándonos las considerables pérdidas que está ocasionando la falta de recursos para reparar los daños que las aguas del otoño han causado en las obras públicas de Valladolid, Soria, Murcia, etc.; las cuales vamos coleccionando como elementos para una MANIFESTACION que pensamos hacer en tiempo oportuno, y cuyos resultados han de ser más prácticamente útiles al país que los himnos, vivas y mueras que constituyen la ocupación favorita de los subordinados del flamante JEFE.

IV.

Para probar la falta de fundamento con que muchos repiten por ignorancia ó mala fe que «los Ingenieros son privilegiados», hemos manifestado en uno de los últimos párrafos de nuestro artículo anterior lo que sucede respecto á la construcción de las obras civiles. Ejemplos análogos podríamos consignar con relación á todas las demás carreras libres, ó profesiones propiamente dichas. ¿Quién ignora que los títulos de abogado, de médico, de maestro de obras, de perito agrónomo, etc., confieren al que los posee atribuciones privativas para el ejercicio de la profesión respectiva? Lo mismo el Estado que las corporaciones administrativas, las sociedades que los particulares, tienen precisión de valerse de personas autorizadas con un título para todos los actos que hayan de tener valor legal, so pena de nulidad de aquellos actos, y de castigo, con arreglo al Código penal, á los que sin el título correspondiente ejerzan una profesión. En una palabra, en España no hay *libertad de profesiones*. Que estas atribuciones privativas dan valor material á los títulos, ó en otros términos, que producen una utilidad real á los que con tales condiciones ejercen una profesión, no hay para qué explicarlo. ¿Cuántas casas se proyectarían y dirigirían por quien sabe hacerlo sin tener el título de arquitecto ó de maestro de obras; cuántas tasaciones y mediciones de terrenos; cuántos informes en estrados se darían brillantemente por personas elocuentes y conocedoras de la ciencia del derecho! Pues bien, lo anómalo es que no haya libertad de profesiones más que para la del Ingeniero; y esta anomalía, que crea una desigualdad injusta autorizada por las leyes, queremos que se corrija.

Ocorre desde luego que son dos los medios ó sistemas para llegar á este fin, á saber: ó libertad para todas las profesiones, ó restricción para todas:

ó que todos los españoles sean aptos para ejercerlas sin más títulos que su saber y su crédito, ó que se limite la facultad de cada cual á ejercer las del título que adquiriera.

No hemos de entrar en este lugar á tratar de lleno la cuestion de libertad de profesiones: sobre no ser necesario para nuestro objeto, es asunto harto difícil y complejo para tratado incidentalmente. El sistema de la libertad tiene ya muchos partidarios, y acaso lo seamos nosotros, pero tambien tiene muchos contrarios, que fundan su oposicion en la perturbacion, peligrosa para la sociedad, al introducir bruscamente en nuestras costumbres novedad tan trascendental. Que cualquiera esté autorizado, por ejemplo, para curar enfermos, dirigir hospitales y certificar defunciones, no se admite fácilmente, ni tampoco que cualquiera dirija una oficina de farmacia y provea al público de medicamentos. Pero al lado de estos ejemplos, cuyos inconvenientes pueden defenderse, se presentan otros bien fáciles de admitir. ¿Por qué cualquiera no ha de dirigir y defender pleitos ó causas criminales? Cada cual escogería las personas, cuyo saber y condiciones juzgara de valer para su causa, y si se equivocaba, la responsabilidad y los efectos caerian sobre él mismo. Enhorabuena que el Gobierno, representante de los intereses generales, exija para administrar justicia, condiciones especiales en sus delegados, y elija para ciertos cargos entre los españoles que llenen tales condiciones; pero la defensa y administracion de los intereses particulares, ¿por qué ha de estar cohibida?

No ménos importantes para la cuestion son los ejemplos que pueden citarse con relacion á las obras de arte. ¿Qué inconveniente hay en que forme el proyecto de una casa y dirija su construccion, cualquiera? ¿Le hay, por ventura, ó por lo ménos, se considera que lo hay, en que cualquiera proyecte y construya un puente? No, puesto que es hoy libre y apto para hacerlo todo español y extranjero. El Gobierno cuida por medio de sus delegados de que la seguridad pública esté garantida, y nada más. Pues bien; que haga lo propio con las casas y construcciones civiles; que inspeccione como quiera y se asegure de sus condiciones de estabilidad, y deje al dueño ó al contratista en completa libertad para que por sí mismo ó por cualquiera otro proyecte y construya las obras. ¿No es esto bien sencillo y lógico? Separando ó distinguiendo bien lo que se refiere á la accion é interes particular de lo que atañe al interes general ó de la colectividad, cuyo representante es el Gobierno, no es difícil, sino sencillo y acaso justo y conveniente, establecer la libertad completa de profesiones en cuanto á su ejercicio aplicado al servicio particular.

Hemos entrado involuntariamente en el examen de esta cuestion; pero las consideraciones apuntadas son conducentes al objeto de que nos ocupamos.

Los Ingenieros, mientras que ha subsistido su contrato con el Estado, y se han dedicado á su servicio, no han formado colectividad profesional; ni el Gobierno, ni los propios Ingenieros se han cuidado de que las necesidades del interes particular creasen poco á poco una profesion libre: ántes por el contrario, el Gobierno por una parte, y áun los mismos Ingenieros como sus delegados por otra, han fomentado la libertad de la construccion de obras públicas, porque desarrollándose éstas en grande escala y más rápidamente que la formacion de un personal educado expresamente para su direccion y ejecucion, no era posible poner obstáculos é impedir que se llenase el vacío de pereonal, sino por el contrario, facilitar los medios de conseguirlo. Así que, extranjeros y nacionales, con título ó sin él, con ciencia ó con práctica, se dedicaron á la construccion de obras por cuenta de los particulares, y el Gobierno no exigió condicion alguna; ni áun la del pago de la contribucion industrial.

Pero la situacion ha cambiado; el Gobierno ha roto el pacto que tenia con sus Ingenieros; las condiciones de esta clase, que constituia una colectividad de funcionarios del Estado, han variado completamente; es preciso que hoy, para vivir, utilicen sus conocimientos en el servicio de los particulares y de las corporaciones. Mas al pasar á esta nueva situacion, se encuentran con que su profesion es libre y ejercida por todos los españoles, y las demas profesiones, entre las cuales las hay muy similares á las suyas, están restringidas y su ejercicio es privativo de los que tienen el título respectivo. ¿No hay aquí una desigualdad y una injusticia evidentes?

Por esto decíamos en nuestro artículo anterior, preparando el tema del presente, que era preciso examinar si la ley de la necesidad, tan cruelmente aplicada, debia acompañarse de otras leyes que la hicieran más equitativa. Pues bien, con las reflexiones que dejamos apuntadas, queda explicado nuestro pensamiento. Queremos, ó la libertad de profesiones, ó la restriccion de la del Ingeniero.

Creemos, por ejemplo, que sería de justicia y de conveniencia para el país que el Gobierno, así como ha dispuesto que las diputaciones provinciales y ayuntamientos nombren, cuando les convenga y cómo les convenga, un empleado que dirija las construcciones civiles, pero arquitecto, disponga que las propias corporaciones nombren y remuneren cómo les convenga un empleado que dirija las obras públicas, pero Ingeniero. Que así como es necesario para dirigir un establecimiento de baños ser médico, para ser consultor de la corporacion administrativa, abogado; para tasar y medir tierras, perito ó ingeniero agrónomo, etc.; para dirigir obras públicas sea necesario tener el título de Ingeniero. Y, volvemos á repetirlo, estableciendo la línea divisoria entre lo particular y lo público, podría perfectamente que-

dar satisfecha la opinion de las diversas escuelas políticas ó económicas, estableciendo la libertad de profesiones para lo primero, y la restriccion para lo segundo.

No es éste el solo medio para cumplir el objeto que indicábamos de hacer ménos dura la ley de la necesidad invocada por el Gobierno, y ménos injusto el olvido de los derechos adquiridos por una clase *que con su actividad é inteligencia ha hecho grandes servicios al país*. El Gobierno debe utilizar los servicios y conocimientos de muchos de sus individuos en otros puestos de la administracion, siquiera sea con carácter transitorio, y sin que pierdan sus derechos á pertenecer al cuerpo y ocuparse en el servicio especial de su instituto. Si en vez de proceder el Gobierno con la inconsiderada precipitacion que lo ha hecho, hubiera estudiado previamente la cuestion, aun solamente bajo el único punto de vista más importante á su fin, el de las *economías*, hubiera resuelto el problema en el sentido que indicamos, con ménos perjuicio para los individuos de esa respetable clase, con más justicia, con más ventaja para la administracion y con más *economía*.

(*La Independencia Española.*)

El porvenir de las obras públicas á consecuencia de las reformas económicas introducidas en este importante ramo, nos sugiere algunas consideraciones que no podemos ménos de exponer al juicio de nuestros lectores.

Hay ocasiones en que con la mejor intencion suele hacerse un gran daño, y esto sucede siempre que se obra con precipitacion, sin estudio previo que nos haga conocer si las consecuencias de ciertas resoluciones serán buenas ó malas; y otras en que, atendiendo más á la forma que al fondo de las cosas, interesados en producir efecto y en arrancar aplausos del público, separándonos de la exactitud y la verdad, formamos empeño en sacrificar los intereses materiales á la idea.

Nos gusta ser prudentes y comedidos en las apreciaciones que sometemos á nuestro humilde exámen; tal vez nos equivoquemos, y ninguno de los extremos que acabamos de exponer sea la causa del juicio que precedió á la conveniencia de las reformas económicas en materia de obras públicas. Nos alegraríamos que así fuera, aunque la causa permanezca oculta para nosotros, porque de otro modo veríamos con sentimiento que el progreso de los intereses materiales del país camina al estacionamiento.

La salvacion del crédito del Estado es hoy la ley imperiosa de la necesidad; sabemos bien que las economías se han hecho, no sólo necesarias, sino urgentes, y que sobre ciertas conveniencias hay sagrados deberes que cumplir; pero una cosa es reformar y otra cosa es destruir, y esto último es en lo

que han venido á parar, bajo fórmulas imprevisoras, las suspiradas economías.

Suprimir las obras públicas, que á esto equivale abandonar la conservacion de algunos cientos de kilómetros de carreteras á la accion de las diputaciones provinciales; disminuir el personal facultativo de este ramo, que dirige y vigila este servicio, y consignar en el presupuesto de gastos 10 millones de reales para abrir nuevos caminos, y poco más de cinco para conservar los existentes, no son economías, es poner trabas al desarrollo de nuestra agricultura, industria y comercio, sacrificar el porvenir al presente, sumir la clase obrera en la miseria, aniquilar la fuente de la riqueza pública, y matar el porvenir de la Hacienda.

O tenemos ó no íntimo convencimiento de que son reproductivas las sumas que se invierten en este servicio. Es incuestionable que debemos tenerlo, y no necesitamos recordar que la locomocion y las comunicaciones son la base fundamental de toda civilizacion. En tal caso, las reformas económicas hechas en este sentido sirven de rémora para el progreso, nos conducen cuando ménos al estacionamiento, y pronto serémos testigos de un horrible pesimismo.

Muy al contrario pensamos nosotros acerca de las reformas en este ramo. Creemos que lo más económico sería aumentar hoy más que nunca la red de carreteras transversales, que diera á los ferro-carriles la vida que no tienen. Ha habido un grande afán por multiplicarlos, sin haber tenido despues en cuenta que aquéllas son su parte complementaria, y en todo se ha pensado ménos en que estas vias no puedan explotarse con ventaja sin el concurso de caminos transversales; así es como el Gobierno se ha visto en la necesidad de hacer concesiones á las empresas á costa de los intereses generales del país.

Hemos dicho que la ley de la necesidad es superior á todo género de conveniencias; pero es necesario no perturbar el orden administrativo ni desatender los servicios públicos.

Los servicios públicos han quedado-desatendidos desde el momento en que se confió á las diputaciones provinciales la conservacion de las carreteras abandonadas por el Estado, que, aunque hubiera sido atendida, no dejaba de salir del mismo modo del bolsillo de los contribuyentes; pero estas corporaciones, sea por imposibilidad material ó por la multitud de obligaciones que pesan sobre ellas, no han secundado los deseos del Gobierno, y estamos tocando las consecuencias de esta reforma. No faltará quien afirme que estas líneas eran más bien una carga onerosísima para el Estado que útiles y de conveniencia para el país; y tal debió ser el espíritu que dominó al plantear esta medida económica; pero la práctica de este sistema desmiente tales aseveraciones, cuando el tráfico las ha hecho intransitables en poco más de un año.

No se ha introducido ménos perturbacion en el órden administrativo. Se han reducido á la mitad las clases de Ingenieros, ayudantes y sobrestantes; y aparte de la consideracion que merecen siempre clases respetables, como que en buena doctrina de derecho las leyes no tienen efecto retroactivo, es imposible de todo punto llevar esta reforma al terreno de la práctica. Es faltar á la lógica pretender, dentro de la misma organizacion, disminuir el personal, pues se aumenta el trabajo, y, como consecuencia precisa, por falta de exactitud se resiente el servicio, y las cantidades que se consignan para obras públicas no pueden tener la aplicacion que se desea.

Estas ligeras consideraciones nos hacen dudar del buen éxito de las economías en este ramo; tememos que sean una verdad, y deseamos que se ataje el mal ántes que se extienda, pues los amargos desengaños que han de producir, tanto más sensibles cuanto que al país se hace solidario de sus efectos, obligan á subsanar errores cometidos con la mejor buena fe.

Por nuestra parte consignamos estas ligeras indicaciones que dirigimos al Sr. Ministro de Fomento con el mejor deseo, convencidos como estamos de que las obras públicas aumentan y mejoran el progreso moral y material de los pueblos. En su paralización, áun políticamente considerada, no vemos otra cosa que disgustos para el Gobierno y un ancho campo para las oposiciones, que lo sabrán explotar.

INFRACCIONES REGLAMENTARIAS.

Han sido nombrados aspirantes 2.^{os} del cuerpo de Caminos, Canales y Puertos cinco alumnos de tercer año de la Escuela, que ingresaron en ella en Octubre de 1887, y por lo tanto, un año despues de la Real órden que cerró la entrada en el cuerpo.

Fúndase la concesion de esta gracia, contra lo informado por la Junta de profesores, en que han cursado en la Escuela los seis años de la carrera; al paso que los de promociones posteriores, sólo han cursado en la misma los cuatro últimos años.

Como el fundamento de la distincion que se hace es tan especioso, se han promovido ya nuevas solicitudes, que creemos de igual fuerza que la últimamente concedida. Excusamos comentarios que nuestros compañeros podrán hacer fácilmente.

Un alumno de segundo año de la Escuela especial de Caminos, Canales y Puertos que fué desaprobado en los exámenes de Setiembre último en la asignatura de Trabajos gráficos, ha conseguido una Real órden para pasar como alumno interno al tercer año, con la obligacion de que ántes de examinarse de las materias que corresponden á éste, pruebe su sufi-

ciencia en la asignatura en que fué desaprobado. Conviene advertir que el pase al tercer año es el ingreso en el cuerpo.

Esta grave infraccion reglamentaria es el primer ejemplo de simultanear las materias que constituyen la enseñanza profesional. Habíase ya establecido en ley contra repetidos informes de la Junta de profesores, que los candidatos al ingreso, que por regla general se presentan sin preparacion bastante de dibujo, simultaneasen éste con el primer año de la carrera. Faltaba, sin embargo, desatender una vez más los acuerdos de la Junta para introducir este nuevo elemento de perturbacion en las clases que se estudian en la Escuela.

El sistema de simultanear podrá ser ó no bueno; podrá, y quizá convendrá, discutir si es racional la division legal hoy existente entre *internos* y *externos*; podrá modificarse el reglamento si así se estima oportuno despues de detenido estudio, haciendo extensivas á los internos las facilidades que se dan á los externos; lo que encontramos fatal, peligroso y origen de descrédito es que el favor y la influencia hagan letra muerta nuestros reglamentos; el que éntre el barullo y la confusion en la Escuela; que se hagan reglamentos para no cumplirlos, y que los alumnos se acostumbren desde sus primeros pasos á ver que, por encima de las leyes, de las severas tradiciones de nuestra Escuela, de la opinion unánime de los profesores y de la conveniencia general, esté el afortunado empeño de una influencia política.

NOTICIAS VARIAS.

Se ha aprobado la recepcion definitiva de las obras construidas en el trozo 2.^o de la carretera de tercer órden de Concentaina á Denia, provincia de Alicante.

Se ha aprobado la recepcion provisional de las obras de 4.^a, 682 de la carretera de tercer órden de la de Casa del Campillo á Valencia, á Albaida por Onteniente, que comprende desde Onteniente hasta el camino de Beniadjar.

Ha sido aprobado el proyecto de un puente sobre el rio Gritos, carretera de primer órden de Madrid á Castellon, provincia de Cuenca, por el importe del presupuesto de contrata, que asciende á 45.132,87 pesetas.

Se ha dispuesto considerar prolongada la carretera de segundo órden de Palma á Alcudia, Baleares, hasta el puerto, y que se denomine en adelante de Palma por Inca al puerto de Alcudia; y se ha