

MADRID, 15 DE DICIEMBRE DE 1871.

TOMO XIX.

NÚM. 24.

LAS OBRAS PÚBLICAS

LAS ECONOMIAS.

En los números del 1.º y del 15 de Octubre último, haciendo una ligerísima indicacion de las bases fundamentales de la organizacion del servicio de Obras públicas, hemos demostrado que es imposible que dicho servicio se haga con el personal facultativo que se asigna para desempeñarlo en el decreto de 12 de Agosto del presente año y que la conservacion de las obras construidas queda poco ménos que abandonada; hemos afirmado, fundándonos en datos irrecusables, que el personal y el material que se señala para las oficinas de las provincias, son insuficientes para los trabajos que se han de llevar á cabo en dichas oficinas; que las indemnizaciones para los gastos de viaje de los Ingenieros y del personal subalterno no bastan para sufragar en ningun concepto dichos gastos, áun reducidos á lo más estrictamente necesario; que son en extremo exiguas las partidas que en el citado decreto se consignan para nueva construccion y reparacion de carreteras; y como ejemplo del ciego afan de borrar cantidades del presupuesto, hemos presentado el de haber suprimido en su totalidad la partida de 20.000 pesetas para conservacion de viveros y arbolados.

Hoy vamos á ocuparnos de los capítulos xxv y xxvi del presupuesto, que comprenden los gastos de la inspeccion de los ferro-carriles. Ésta, como saben nuestros lectores, se divide en dos secciones, segun la organizacion vigente: la inspeccion técnica ó facultativa, y la administrativa y mercantil. La primera comprende el exámen de los proyectos y su informe á la superioridad; el cuidado de que las obras se construyan con buenas condiciones y con arreglo á los proyectos aprobados, certificando y recibiendo las ejecutadas como base del abono de las

subvenciones que á las compañías correspondan; la vigilancia para la mejor conservacion de todas las obras y edificios, y del material fijo y móvil; el exámen de la composicion de los trenes y de las máquinas y vehículos de que constan, y por último, la inspeccion de cuanto se relaciona con la regularidad y seguridad de la explotacion; todo lo cual está á cargo de los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y del personal subalterno, auxiliados por los comisarios y vigilantes que son de libre nombramiento ministerial. La segunda seccion de este servicio abraza la inspeccion administrativa, que interviene en la gestion y operaciones de las compañías, en su calidad de sociedades mercantiles, y está servida por empleados que no han de acreditar conocimientos profesionales, y son nombrados por la libre eleccion del Gobierno.

Las concesiones que recientemente se han hecho á las empresas de caminos de hierro, sobre todo la de abonar las subvenciones por el valor de las obras ejecutadas y no por los kilómetros concluidos, exigen, por el solo hecho de las mediciones y valoraciones mensuales, un aumento en el personal facultativo, mientras que, permaneciendo, puede decirse, estacionario el desarrollo de las líneas abiertas al público, no hay necesidad de aumentar el personal exclusivamente afecto al servicio de la explotacion.

Ademas, es opinion generalmente admitida, y por los gobiernos comunmente practicada de un modo más ó ménos eficaz, que la administracion debe intervenir en cuanto en los ferro-carriles se relaciona con el interes del Estado y con la seguridad del público; y hay quien, admitiendo esta intervencion, niega que igual ingerencia deba ejercerse en las operaciones de las compañías concesionarias, como sociedades mercantiles. Pero sea cual fuere el temperamento á que se ajuste esta doble intervencion, siempre resultará que es en todas ocasiones de más importan-

cia la inspeccion facultativa que la mercantil, no pudiendo caber duda de que en el caso de reducir la intervencion del Estado en la gestion de las empresas de los caminos de hierro, habria de principiarse por dejar en libertad á las compañías en todo lo que tuviera carácter mercantil. Del mismo modo, si se han de introducir economías en los capítulos del presupuesto de que nos ocupamos, éstas deben aplicarse con preferencia á la inspeccion mercantil y no á la facultativa, puesto que son menores los inconvenientes que puede traer la falta de vigilancia en las operaciones comerciales de las compañías, que los perjuicios que pueden ocasionarse á los viajeros por los defectos de los trazados, la mala construccion de las obras ó el desórden en la explotacion. Sin embargo, á pesar de la evidente exactitud de estas consideraciones, el Gobierno procedió de una manera opuesta.

Por el decreto de 12 de Agosto, en la inspeccion facultativa se suprimen 3 de los 21 Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, afectos á la misma, los 70 Ayudantes, los 50 Sobrestantes, los 6 Ingenieros mecánicos, los 12 delineantes, los 6 auxiliares de las oficinas y la tercera parte de los escribientes; de modo que, con estricta sujecion á la letra del citado decreto, el servicio técnico de los 5.441 kilómetros de ferro-carriles que están en explotacion, y los 2.026 que se hallan en curso de construccion, se habria de hacer con 18 Ingenieros, 12 escribientes y los comisarios y vigilantes que se pongan á las órdenes de los primeros. Sin embargo, admitirémos que por olvido han dejado de mencionarse los Ayudantes y Sobrestantes que deban destinarse á la inspeccion facultativa, los cuales habrian de ser, á lo más, en número de 40 de los primeros y 30 de los segundos, en atencion á la reduccion que ha sufrido el personal facultativo subalterno, con lo cual el servicio verdaderamente técnico de las inspecciones, se habrá de desempeñar con ménos de la mitad del personal que lo tenía á su cargo ántes del 12 de Agosto.

Esta reduccion es perjudicial á los intereses públicos, porque no permite que el servicio se desempeñe de una manera conveniente. Si fuese necesario entrañ en detalles para confirmar nues-

tra opinion, veriamos que cuando los ingenieros de las inspecciones crean necesario ilustrar sus informes con algunos planos, ó tengan que proponer alguna reforma en los trazados ó en las obras cuyo vigilancia se les confia, carecerán de delineante para hacer estos trabajos y otros muchos que exige la misma inspeccion; y de este modo la delineacion y el dibujo vendrá á ser una de las atenciones del personal facultativo, insuficiente para atender del modo debido á lo que es verdaderamente técnico y que se refiere á la buena construccion de las líneas y á la regularidad de la explotacion. No queremos tratar de la supresion de la partida para satisfacer las indemnizaciones de gastos de viaje del personal de la inspeccion facultativa, á cuyos individuos se les asigna la señalada en el decreto, tantas veces citado, de 12 de Agosto, que en nuestro número anterior demostramos que era insuficiente para reintegrar los desembolsos que ocasiona el movimiento que el servicio exige; y cuya insuficiencia han reconocido los mismos autores del decreto.

El decidido propósito de hacer extraordinarias reducciones en cuanto corresponde al Cuerpo de Ingenieros y al personal facultativo que está á sus inmediatas órdenes, ha desaparecido cuando se ha tratado del personal de las inspecciones mercantiles y del que no siendo profesional, y sí de libre eleccion del Gobierno, se halla tambien bajo la dependencia de los Ingenieros para la vigilancia de la explotacion de los caminos de hierro, como ahora vamos á ver.

En el presupuesto de 1869-70, el personal de libre provision ministerial, que lo fornaban los inspectores jefes, los inspectores especiales, los comisarios, los celadores y los vigilantes, se componia de 378 individuos. Al formar el Gobierno el presupuesto de 1870-71 consideró que llevado el personal facultativo subalterno hasta el número de 70 ayudantes y 50 sobrestantes, cuyos sueldos no producian aumento alguno por figurar de todos modos en el capítulo del personal de Obras públicas, podia hacerse el servicio de vigilancia de ambas inspecciones con 90 comisarios y 100 vigilantes, produciéndose en el servicio que costaba próximamente 1.155.000

pesetas una economía de 360.000: obteniéndose, además, la ventaja de la unidad y del mejor orden, reuniendo las dos inspecciones en una sola á cargo y bajo la responsabilidad de los Ingenieros jefes de las divisiones. Aceptado con razon este acertado proyecto por la comision general de presupuestos, parecia que no habia de ofrecer dificultad para que votáran las Córtes una reforma que, mejorando el servicio, producía una economía de cerca de millon y medio de reales, en un ramo que en su totalidad cuesta cuatro y medio; ó sea una reduccion en el gasto de más de 30 por 100.

Sin embargo, en una sesion de las Córtes constituyentes, con escaso número de diputados y sin la conveniente discusion, se aprobó una enmienda á este capítulo del presupuesto, adicionándole un crédito de 362.900 pesetas para que continuára la inspeccion de los caminos de hierro dividida en dos, con la falta de unidad, las dificultades y los conflictos que origina este fraccionamiento, con el cual no puede deslindarse bien lo que á cada inspeccion corresponde, y aumentando el número de los empleados de libre provision ministerial desde 190, que en opinion el mismo Gobierno bastaban para desempeñar el servicio, hasta 333. Con esta medida, como decimos, ninguna ventaja se alcanzó en la vigilancia que á la administracion corresponde ejercer en los ferro-carriles, ántes al contrario, siguieron las dificultades é inconvenientes que el Gobierno se proponia evitar con la organizacion que habia propuesto y que no admitieron los diputados que votaron esta parte del presupuesto de 1870-71; y éste se aumentó innecesariamente con un millon y medio de reales; pero en cambio el poder ministerial pudo disponer de 143 plazas más, de las cuales 133 están dotadas desde 1.500 á 6.000 pesetas anuales.

Llegó en Julio de este año la ocasion de cumplir el compromiso voluntariamente contraído por el ministerio, aunque imposible racionalmente de realizar, de reducir el presupuesto de gastos á 600 millones de pesetas y de suprimir el déficit. Dejemos á un lado todos los errores que para intentarlo cometió el ministerio de 24

de Julio, que en el logro de aquel propósito fundó la parte más principal de su programa; porque un exámen tan general no es de este lugar; y porque en lo que se refiere á otros ramos de las Obras públicas ya nos hemos ocupado de ellos en los dos artículos anteriores, y nos concretamos, por consiguiente, á los capítulos 25 y 26 del presupuesto del Ministerio de Fomento.

Se trataba de reducir los gastos, y segun el preámbulo del decreto de 12 de Agosto decia, esto debia verificarse *sin perturbar el orden administrativo, ni desatender el servicio público*; y aunque lo contrario se ha verificado, debemos admitir que tal fué el intento del ministro que refrendaba aquella soberana disposicion: si esto era así, aparte de muchas consideraciones de gran trascendencia, de las cuales hemos consignado várias en estos artículos, que condenan la reforma y la desorganizacion introducida en los ramos que dependen de la Direccion de Obras públicas, no tiene explicacion plausible lo hecho con los Ingenieros, ayudantes y sobrestantes y el respeto completo que el personal no profesional de las inspecciones de ferro-carriles ha merecido al Gobierno, que excepto en este caso, no se ha detenido ante ningun derecho adquirido, ni ante ningun merecimiento legítimo, ni ante ninguna necesidad real del servicio.

El Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tiene á su cargo el estudio, la direccion y la vigilancia de las obras del Estado; la conservacion, el régimen y la policia de estas obras, de los rios y demas corrientes, y de los aprovechamientos de todas clases de las aguas públicas; la desecacion y saneamiento de lagunas y terrenos pantanosos y el establecimiento y la conservacion del alumbrado de nuestras costas: intervienen además los Ingenieros con sus estudios é informes, que reclaman el Gobierno y las autoridades provinciales, en la resolucion de las cuestiones que se suscitan sobre los caminos provinciales y vecinales, y toman parte muy principal en los expedientes que se instruyen en el ramo de obras públicas, que es uno de los más importantes de la administracion civil. Para tan vasto cometido en las provincias del continente,

en las islas Baleares y Canarias, y en las Antillas y Filipinas; para constituir la junta consultiva, sin cuyo consejo colectivo no es posible que marche la administracion; para girar las visitas de inspeccion; para el profesorado de la escuela especial de Ingenieros; para otros cargos y comisiones, y contando con los Ingenieros que se hallan al servicio de empresas particulares, y con los que por otras causas están separados del servicio del Cuerpo, éste constaba en Agosto último de 302 individuos.

Para todo el que conozca la índole y extension de este servicio, así como para todos los que no conociéndole previamente, se enteren de su organizacion, de la distribucion del personal y de los cargos que se le confian, aquel número, léjos de ser excesivo, no basta para desempeñar todas las atenciones del servicio de la manera cumplida que conviene á los intereses públicos.

A pesar de esto, y menospreciando la consideracion muy atendible de que los Ingenieros ocupan sus puestos, no por la gracia del Gobierno, sino en virtud de haber llenado, mediante penosos sacrificios y estudios difíciles, sujetos sus individuos durante su carrera á una disciplina desconocida por punto general en los demas establecimientos públicos de enseñanza, las condiciones de aptitud previamente impuestas para ingresar en el Cuerpo, en el cual tampoco han obtenido ascenso sino por rigurosa escala, el decreto de 12 de Agosto ha reducido la planta del Cuerpo á 127 Ingenieros, separando de sus puestos, ó declarando excedentes, á 175 Ingenieros, y no á 131 como expresa el citado decreto, puesto que, aunque en los 175 se hallan comprendidos los que sirven en Ultramar, los que están en empresa ó con licencia ilimitada, es indudable que, siendo la planta del Cuerpo de 127 Ingenieros y acreditándose el sueldo de su clase sólo á éstos 127, los excedentes son 175.

Estos Ingenieros, que el Gobierno ha separado de sus puestos, han cumplido todos con sus deberes; ellos han contribuido en primer término á la realizacion de las obras de pública utilidad, que aún siendo una parte tan pequeña de lo que España necesita para ponerse al nivel

de las demas naciones europeas, han cambiado el aspecto de una gran parte del país, fomentando notablemente su riqueza y bienestar. Entre estos Ingenieros hay hombres distinguidos en las ciencias, profesores y académicos, y otros que ademas han ocupado los más elevados puestos de la administracion y de los poderes públicos; no queremos ofender su modestia nombrándolos, y ademas los conocen bien nuestros lectores: nos limitaremos á presentar en el siguiente cuadro los años de servicio y de carrera de los Ingenieros de los diversos grados que el Gobierno dejó excedentes:

CLASES.	AÑOS DE SERVICIO Y DE CARRERA QUE CUENTAN.	SUELDO QUE SE LES ASIGNA. <i>Pesetas.</i>
Inspectores generales de 1. ^a clase.	34 años de servicio. 39 años de carrera.	5000
Inspectores generales de 2. ^a clase.	De 31 á 33 años de servicio. De 36 á 38 años de carrera.	4500
Ingenieros jefes de 1. ^a clase.	De 22 á 25 años de servicio. De 28 á 30 años de carrera.	3000
Ingenieros jefes de 2. ^a clase.	De 13 á 17 años de servicio. De 19 á 23 años de carrera.	2250
Ingenieros primeros.	De 7 á 10 años de servicio. De 13 á 16 años de carrera.	1500
Ingenieros segundos.	De 3 á 6 años de servicio. De 9 á 12 años de carrera.	1125

De manera que los individuos de las tres clases superiores del Cuerpo de Ingenieros, que han empleado por término medio 30 años de lo mejor de su vida en el servicio de la nacion, despues de largos y penosos estudios y sacrificios pecuniarios de bastante consideracion, han alcanzado que se les señalen unos sueldos que por su poca cuantía desdeñan hoy medianías vulgares: y las tres clases inferiores con los mismos estudios y con 10 años de servicio por término medio, logran que se les conceda un sueldo igual al asignado á escribientes y porteros. Ciertamente que respecto á los Cuerpos de Ingenieros y al personal facultativo que de ellos depende, no se ha cumplido lo que el Presidente del Consejo del ministerio ofrecia en la sesion del 25 de Julio último cuando dijo *que el Gobierno respetaria á los empleados dignos, probos y que cumplirán con su deber.*

Pero el mismo Gobierno, que creyó que podía y debía disminuir el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos en cerca de 58 por 100, no juzgó que estaba en el caso de rebajar ni una sola plaza de los 333 empleados de libre eleccion que se hallan destinados en las inspecciones de ferro-carriles, sin embargo de que hace poco más de un año, despues de haberlo estudiado detenidamente sin duda, consignó en el proyecto de ley de presupuestos que podian reducirse en mucho más de la tercera parte.

El preámbulo del decreto de 12 de Agosto, que es una brevisima exposicion de algunas consideraciones generales que son aplicables, con algunos cambios de nombres, á cualquier ramo de la administracion, no explica semejante diferencia de criterio entre el inusitado y duro rigor con que ha sido tratado el Cuerpo de Ingenieros y el respeto absoluto con que se ha exceptuado de las economías á los empleados de libre eleccion de las inspecciones de ferro-carriles. Pero la ley moral, que es superior á todas, ha dado su fallo en esta cuestion: la opinion pública por sus órganos más autorizados ha condenado el procedimiento del Gobierno en este punto, y nuestros lectores no necesitan que nosotros les digamos cual debe ser la opinion que de estos actos debe formarse.

RESULTADOS

DE LA

REFORMA DE OBRAS PÚBLICAS.

La Revista ha combatido las disposiciones del decreto de 12 de Agosto, reformando el servicio de Obras públicas por ser contrario al interes público, por los gravísimos perjuicios que á la nacion ha de irrogar, y por la gran injusticia que con el cuerpo de Ingenieros y con el personal facultativo subalterno se ha cometido para hacer economías. En esta noble tarea nos ha auxiliado una gran parte de la prensa científica y política, la cual ha analizado con elevado criterio y gran copia de razones, las medi-

das adoptadas por el Ministerio anterior, en este ramo importantísimo de la Administracion pública, cuyas medidas han condenado resueltamente periódicos de todas opiniones tanto de Madrid como de las provincias, entre los cuales citarémos *La Constitucion*, *El Puente de Alcolea*, *La Prensa*, *La España Radical*, *El Argos*, *La Política*, *El Debate*, *El Tiempo*, *El Eco de España*, *El Grito de la Patria*, *La Unidad*, *La Revista Minera*, *La Gaceta de los Caminos de hierro*, *La Revista Forestal*, *La Revista Topográfica*, *El Diario de Barcelona*, *El Faro Asturiano*, *El Constitucional de Mahon*, *El Diario Mercantil de Valencia* y otros; á todos consignamos en esta ocasion nuestra gratitud, porque ademas de que siempre agradeceríamos que hubieran defendido la justicia y los intereses públicos, han dado al propio tiempo una prueba de la consideracion que les ha merecido el personal facultativo, que á pesar de sus títulos profesionales á tanta costa conquistados, y de los servicios que al país ha prestado, ha sido tratado tan dura é injustamente.

Han transcurrido tres meses desde la publicacion del citado decreto, y ya se han tocado varias de las consecuencias que habia de producir, y que desde el primer momento pronosticamos. Se ha demostrado en los diversos artículos que ha publicado la REVISTA, que el personal facultativo es insuficiente, para los servicios que ha de desempeñar; que las obras ejecutadas no podrán conservarse; que las que están en curso de construccion sufrirán perjuicios sensibles ó se paralizará su marcha; en resumen, hemos afirmado que se ha introducido el desórden y la confusion en el ramo de Obras públicas, y ahora vamos en este artículo á exponer, cómo los hechos han venido bien pronto á confirmar cuanto habiamos manifestado.

Como es costumbre constante, la REVISTA ha publicado el movimiento del personal á que ha dado lugar la aplicacion del decreto de 12 de Agosto; este movimiento ha sido tan general, que es probable que se haya incurrido en algun error al dar cuenta de él; pero las equivocaciones que puedan haberse cometido no alterarán el carácter y la trascendencia de las observacio-